13me Année — N° 107 Décembre 1928.

# Les Cahiers du Sud

GROUPENT

DANS CE NUMÉRO CONSACRÉ A

# MARSEILLE

*Des Poèmes, Articles, Essais de :*

MM.

François Paul ALIBERT, Gabriel d'AUBARÈDE, Gabriel AUDISIO, Jean BALLARD, Léon BANCAL, Paul BARLATIER, Jacques BENET, Louis BRAUQUIER, Henri BRENIER, Charles BRUN, Marcel BRION, Raoul BUSQUET, Jean CAILLOL, Georgette CAMILLE, Gaston CASTEL, Joseph DELTEIL, Gaston FRAGER, Léon FRANC, Henri FLUCHÈRE, Paul GAVARRY, Franz HELLENS, Pierre HUMBOURG, Georges IMANN, Edmond JALOUX, J. M. de JOUDREVILLE, Xavier de MAGALLON, Jean MALAN, Francis de MIOMANDRE, Georges OPPERMANN, Jean PHILIPON, Georges PHILIPPAR, François PRIEUR, J.-B. ROCCA, Jules SUPERVIELLE, Jean-Louis VAUDOYER.

---

*Verdilhan-Mathieu*, par Raoul Bataillard. — *Chroniques*, par Gaston Mouren, Jules Roque, Jean Malan, Raoul Bataillard, Charles Barzel Charles Tristan Pehau.

BUREAUX : 10, Quai du Canal, MARSEILLE
(Dépôt à Paris : *Librairie J. CORTI*, 6, Rue de Clichy.)

# MARSEILLE

# Ordre des Articles contenus dans ce numéro


Xavier de Magallon . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Liminaire*
Georges Imann . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marseille ville nostalgique*
Louis Brauquier . . . . . . . . . . . . . . . . *Maintenant que je suis loin*
Pierre Humbourg . . . . . . . . . . . . . . *Matin à N.-D. de la Garde*
Henri Brenier . . . . . . . . . . . . . *En regardant la frise de Magaud*
Georges Philippar . . *L'armement Marseillais et le port de Marseille*
Gaston Frager . . . . . . . . . . . . . . *L'avenir du port de Marseille*
F. de Miomandre . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marseille*
Gabriel Audisio . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Election de ma cité*
——— . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Rue Cannebière (France)*
François Prieur . . . . . . . . . . . . . . . . *La vieille ville et les Ports*
Jules Supervielle . . . . . . . . . . . . . . . . . *Les mats dans la rue*
Charles Brun . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Palais-Longchamp*
Jean Caillol . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *La Bourse*
Léon Bancal . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *N.-D. de la Garde*
Joseph Delteil . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Pommes d'amour*
Raoul Busquet . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *La place de Lenche*
Jean Philipon . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *La viste*
Henri Fluchère . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Topographie*
Marcel Brion . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Le Palais de Justice*
Paul Gavarry . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marché aux Puces*
Jean Malan . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marseille Saint-Charles*
Paul Barlatier . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Le Dieu Jarret*
Jacques Benet . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *La Faculté des Sciences*
Gabriel d'Aubarède . . . . . . . *Saint Lazare ou le quartier espagnol*
Georgette Camille . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Les Catalans*
F. P. Alibert . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Partance*
J. M. de Joudreville . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Embarquement*
Edmond Jaloux . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Rue des Tonneliers*
Jean Ballard . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Rive-Neuve*
Franz Hellens . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marseille*
Léon Franc . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Gravité de Marseille*
Jean Louis Vaudoyer . . . . . . . . . . . . . *Madame, c'est pour vous....*
Georges Oppermann . . . . . . . . . . . . . . . . . *Marseille Port aérien*

Georges Brenier ........ *Le développement du Port de Marseille*
J. B. Rocca ................ *L'industrie et l'huilerie à Marseille*
Gaston Castel .................... *Extension de Marseille*

*
* *

*Verdilhan-Mathieu* ........................... Raoul Bataillard

A Marseille.

*A l'Opéra* .............................. Gaston Mouren
*Concerts Classiques* ....................... Raoul Bataillard
*Commémoration Gabriel-Marie* .............. Raoul Bataillard
*Spectacles* (Music-hall, Cinéma) ............... Jules Roques
*Echos* ............................................. X...
*A Nice* .............................. Charles Barzel
*A Alger* ............................. Gabriel Audisio
*A Fès* ........................... Charles Tristan Pehan

## *LIMINAIRE*

*Marseille, enserrée de rocs et de flots d'un bleu pareil, embaumée de l'odeur des coquillages et des pêches et melons, bruissante du murmure de la mer prolongé dans les ramures de ses pins, les plus lyriques du monde, envahit d'abord tous les sens. Mais, si ses midis sont toujours brûlants et pâmés, de la fine atmosphère de ses matins et de ses soirs et de ses nuits une clarté s'élève aussi pure que celle d'Athènes et de Florence, et non moins favorable à l'exercice de la pensée.*

*Ah! sans doute, surtout elle brille! Est-il autre point aussi lumineux sur terre? Le dernier en date de ses peintres est le plus éclatant des peintres: toute molésule flambe en Monticelli.* La Marseillaise *n'est-elle foudre et aurore? Marseille, vermeille! — jusqu'aux syllabes de son nom qui ne soient pourpre et feu. Et dût-on railler un peu ici, oui, elle embaume: d'abord la bouillabaisse, et puis ses jardins, ses campagnes dont il ne faut pas la séparer. J'en sais un où je mène tout ami retour d'Italie, pour lui apprendre à ne rien regretter. Et ne regrette qu'eux seuls quiconque y a respiré sa jeunesse dans le vol des abeilles, dans l'arome des raisins muscats, des figues mûres, y a vu passer sous les hauts platanes, sous l'obscure thèse, les nymphes et les déesses de son âge, et peut-être la divinité même sous les traits où il lui arrive parfois de s'incarner. Et elle chante, Dieu sait! Marseille. C'est de ses terrasses que l'on joue avec les astres, que l'on entend le mieux la musique des sphères et que, s'il est permis de se citer soi-même, on le comprend enfin:*

L'univers n'a qu'un sens, il ne veut que chanter !

*Coupe bouillonnante, et de contours parfaits. La nature ici ne connaît pas le tourment de nos peintres: elle*

*est fluide et solide à la fois. Elle porte, tout comme un visage humain, sur des traits arrêtés, le mouvement coloré des passions. Mais la ligne d'un front, de narines peut ne pas révéler moins de l'âme que les teintes qui s'y jouent. Il y a un grand esprit dans les collines largement sculptées du golfe de Marseille comme dans l'air où se développe leur noble architecture. J'ai vu de tel balcon un artiste au goût neuf et sûr les proclamer presque sans égales.*

*L'Alpe est pleine de sensations délicieuses, on comprend cependant que Chateaubriand ait pu la trouver étouffante. Et quant à la savane et au steppe, si son goût du néant les lui faisait préférer, ce qui nous y émeut n'est-ce pas la mélancolie de ce qui leur manque, cet effort à se formuler, c'est à dire à se sculpter, comme y sont parvenus entre tous les rivages de Grèce et de Provence? La nature est comme l'homme: elle veut se définir et s'exprimer. Elle groupe et harmonise les chaînes de Marseille, d'Allauch et de Sainte-Marthe, de même qu'il enferme dans un front de Jupiter, dans un bouclier d'Achille, dans une épopée ou quelques strophes, l'âme et l'aspect de l'univers, et les siens propres. Trône des dieux, siège de l'émotion, de la réflexion.*

*Poste admirable où l'on sent un ferme point d'appui, et d'où l'on se peut envoler en toute direction. Tout semble s'y résumer aisément, tout c'est-à-dire, n'est-ce pas? politique et poésie. Au fond, tout, en politique, ne se ramène-t-il pas à savoir dans quelle mesure on accordera les diversités et l'harmonie? Et tout, en art, dans quelle mesure nous sacrifierons la splendeur sonore du monde au mystère que nous sentons ou supposons ou souhaitons qu'elle recouvre, à la musique la plus intérieure des choses et de nous-mêmes? Marseille, si elle nous enivre d'amours, n'en laisse pas moins se dégager la pensée,— d'où l'amour certes n'est pas exclu. Ardente à vivre, elle ne fait pas que poser, elle pousse à résoudre tous les problèmes de la vie.*

*Qui voudrait l'enfermer en elle-même, elle tout rayonnement, toute ouverture, tout accueil, tout élan vers les horizons? Qui voudrait la fondre en une mixture universelle, elle aux nervures nettes, à l'accent tranché, et qui ne charme et ne sert et n'entraîne que parce qu'elle est*

*telle, particulière et différente? Le double mouvement qui emporte les peuples trouve ici ses raisons et ses mesures: ils veulent se distinguer, et s'unir. Quel étonnant témoignage en apportait hier encore le panorama de la musique contemporaine d'André Cœuroy, qui partout la montre se retrempant aux sources populaires, et partout, partout travaillant à se nationaliser. Soit ! Que le monde soit une symphonie où les notes s'accusent, s'aheurtent pour se mieux enlacer, concilier. Toute la liberté de chaque être a la mesure de sa perfection dans ses limites, dans les veines et les artères de l'ordre vivant. Mais quelle conception et construction humaine donnera mieux que Marseille, si naturellement cosmopolite, si naturellement particulariste, l'exemple vécu de cette vérité vitale? Il faut, cette vérité, l'y servir, et du côté où elle en a le plus besoin.*

*Plus on parcourt Marseille, plus on la contemple et la scrute dans ses rues où l'on rencontre autant d'idées que de belles filles, plus on se convainc que là est sa vocation dans le vaste avenir ouvert devant elle.*

*Songez à son double caractère de ville très antique et très jeune. Elle avait joué un rôle dans l'histoire, elle était l'amie préférée de Rome, quand Lyon n'était encore qu'un marais coassant. Et, maintenant, si d'autres la devancent un peu, elle n'a qu'à faire un pas... L'étang de Berre est là, pour doubler le vieux Lacydon. Il n'y aura de Hambourg qui tienne. Le directeur des* Cahiers du Sud *écrivit un jour : « Marseille capitale! » Il avait bien raison. On parlait de la chute de tout vers l'Occident. Nous avons arrêté cela. L'axe de la planète est reforgé, et à sa place. Il va toujours du Bosphore aux colonnes d'Hercule. Si les Chinois viennent, ils y trouveront d'autres Thermopyles. Et l'Afrique offre des ressources sans nombre, ne serait-ce que sur ses rivages, à l'empire latin régénéré. Au centre il y a un anneau d'or que nul ne pourra ni déplacer, ni briser.* « Les empires tombent, l'olivier résiste » *dit Mistral. Mais la terre est aussi nourrice d'empires. Et les empires restent ou renaissent là où les bases en ont été établies avec ses matériaux, eau et terre, par la nature elle-même.*

*Pas de lieu plus privilégié que le nôtre, si on ne le détache pas de la province à laquelle il est uni. Comme la noble élégance d'Aix modère la fougue de Puget, de*

*même le poète du Rhône l'est aussi de la Méditerranée.* Calendal, *son grand livre, baigne tout dans l'azur marin; et naturellement les* Iles d'or. *Mirabeau, c'est le mistral, qui est marseillais. Cézanne c'est Aix encore, le peintre de Sainte-Victoire. Mais Sainte-Victoire voit et regarde la mer. C'est par Marseille que la Provence, où s'épanouit une forme raffinée de civilisation, se relie à toutes les autres.*

*Ici et d'ici, partout au-delà et jusque dans l'au-delà! C'est ce qu'il faut dire à Marseille. Forger le levier et l'appuyer à un point sûr. Qui le ferait, dans le désarroi des générations actuelles, animées pourtant d'une telle vitalité, sinon les races qui portent dans les traditions du plus beau passé les meilleurs germes d'avenir ?*

*Elles n'y réussiront toutefois que si de la chaudière où tant de combustibles sont jetés s'élève la flamme de l'esprit. Marseille doit se penser, si elle veut être.*

*Et pourquoi une grande ville commerçante, ne serait-elle pas une grande ville d'intelligence et d'art, celle surtout dont les ancêtres reçurent de l'antiquité ce beau nom:* les marchands divins? *Déjà, en 1912, quand nous voulions faire alterner sur le Vieux-Port, aux fêtes du Salon de Mai,* la Coupo Santo *et l'hymne à la joie de la* Neuvième, *nous appelions de nos vœux cette aristocratie à la fois sociale et intellectuelle qui manque à l'admirable cité, si loin encore d'elle-même. Il faut, par la continuité des familles et des associations, donner aux êtres réels et moraux et aux mœurs le temps de fructifier. Qu'il advienne que l'on y chérisse sa ville autant que son auto, que l'on prenne à sa gloire un intérêt personnel, et, l'amour augmentant l'intelligence (qui le lui rend), on pourra tout attendre de prochaines époques, dont Marseille est la reine désignée. Quel plus beau rêve dans nos éphémères demeures et qui se peut poursuivre jusque dans ces autres demeures, éphémères aussi, plus durables pourtant, que sont les tombeaux ? Mais l'intelligence aussi est capable de provoquer l'amour. Qu'elle commence! D'un seul bon grain bien jeté naissent d'indéfinies moissons. Et ne semble-t-il pas que des* Cahiers du Sud *en tombe plus d'un, lourd et doré?*

XAVIER DE MAGALLON.

# *Marseille, ville nostalgique*

Certaines villes, comme certains êtres, vivent sur de fausses réputations. Parce qu'il a plu à des visiteurs hâtifs de vanter l'exubérance de Marseille, on a attribué uniformément à cette ville un caractère joyeux qu'elle ne possède qu'en apparence. Pourtant, ceux qui y sont nés, qui y ont passé leurs premières années dans quelque étroite rue du quartier de la Préfecture, dans quelque « campagne » de la banlieue, savent aimer dans Marseille autre chose que l'éblouissement de son soleil et cette fameuse Canebière dont seuls les Marseillais savent encore parler sans exagération.

Ainsi, Marseille serait une ville nostalgique ! Certainement, pour quiconque sait regarder et voir, et plus nostalgique encore pour ceux dont elle est la Patrie, car c'est le sort commun de toute ville natale d'éveiller de la tristesse dans l'âme de ses enfants. Cela tient peut-être aux mille souvenirs qu'on y rattache et, comme dans cet ordre les douloureux sont les plus vivaces, les heureux toujours teintés de mélancolie, ils fournissent au bout du compte une assez jolie somme de regrets. Puis, comment retrouver, passé la trentaine, le décor de ses seize ans, sans éprouver toujours un peu une impression de faillite !...

*
* *

D'abord, quoi de plus nostalgique qu'un port de mer ? Pour ceux qui partent, un port, c'est de l'immensité qui s'ouvre, mais pour ceux qui restent, c'est le plus infranchissable des murs d'impasse, la fin d'un monde. Il n'est point d'endroit où l'on se sente plus borné, où l'on éprouve plus intensément la vanité de la liberté

humaine que devant cette porte dont on ne possède pas la clef. Elle est pendue quelque part en un endroit inaccessible, en un de ces bureaux maritimes dont les enseignes aux langages multiples semblent apporter jusque dans la ville un peu de vent du large et qui s'ouvrent aux riches Anglaises, aux Yankees fastueux, voire aux émigrants sordides, mais demeurent obstinément fermés aux jeunes Marseillais altérés d'aventures et dont l'unique consolation sera de confier leur rêve au bateau qui s'en va.

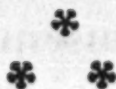
Que de jeudis de ma jeunesse j'ai passés ainsi avec mon ami Maurice R..., soit sur la jetée des Pierres Plates, soit aux môles du Cap Pinède à voir défiler les bâtiments des Messageries, les courriers d'Extrême-Orient ou d'Atlantique. Des noms exquis, rutilants comme de la soie, savoureux comme des fruits mûrs, chantaient à nos oreilles, mots magiques plus beaux à eux seuls que les pays qu'ils désignaient — Ceylan, Colombo, Singapour.

Une sirène mugissait, l'eau clapotait contre la rive, un beau crépuscule d'hiver illuminait la rade et le grand navire passait dédaigneux, une toque blanche de marmiton s'agitant toujours à l'arrière.

— Tu viens ? — murmurait Maurice.

Autour de nous des charrettes, les premiers réverbères qui s'allumaient, les gros pavés du môle, l'interminable file des docks, et cette angoisse du vendredi matin si proche, avec le lycée et l'horrible cuistre qui nous enseignait les Humanités !...

C'est peut-être ce souvenir de mes jeudis de jeunesse qui me fait trouver si nostalgique ce côté de Marseille. A distance, il me paraît même lugubre, car j'associe à la mélancolie faubourienne qui s'en dégage une inexprimable angoisse à laquelle n'est d'ailleurs pas étranger son aspect communard et prolétarien. Quoi qu'il en soit, je ne peux aujourd'hui encore traverser le quartier Saint-Louis, Saint-Lazare, l'Avenue d'Arenc ou le Boulevard Maritime sans sentir planer sur moi la vague menace d'un « Grand Soir » et vivre ce cauchemar d'un bateau que je dois prendre et qui s'éloigne au moment précis où j'arrive au quai...



Ces environs de la Joliette, je les choisissais pourtant, mais que dire des promenades que l'on m'imposait aux jours plus lointains encore où mes désirs étaient subordonnés au libre arbitre de ma bonne et où je fréquentais les étalages de calicot, rue de l'Académie, le Champ de Foire de la Plaine et les offices des maisons bourgeoises. De tous ces souvenirs, un surtout demeure lié à celui d'une certaine Ambroisine dont la colline Pierre Puget constituait le séjour de prédilection. J'ai connu dans ma vie pas mal de coins sinistres et, au dire de beaucoup, la colline Pierre Puget n'est pas dépourvue d'agrément. Enfant, elle m'a coûté pourtant bien des larmes et si je n'en comprends pas la beauté, si, à tort, je goûte mal l'horizon qu'on y découvre, je sais du moins qu'il m'a longtemps suffi d'entendre dire : « Nous irons nous promener aujourd'hui à la Colline » pour sentir passer sur moi un frisson.

On l'appelait encore à l'époque par son vieux nom « Colline Bonaparte », bien qu'elle eut été débaptisée depuis près de trente ans. Plus de vingt autres se sont écoulés depuis que j'en gravissais les pentes, mais l'impression de nostalgie éprouvée durant mon enfance ne s'est pas encore dissipée et certains détails m'en demeurent si présents à la mémoire que je revois les carrés réguliers d'une grille servant à des fins mystérieuses — entrée d'oubliettes ou judas d'in-pace (en réalité, ce n'était, je crois, qu'un simple siphon d'épandage) — les croquants roses cloutés de sucre du marchand de gâteaux dans la Pinède et que j'entends encore — oh ! si distinctement ! — un bruit de maillets frappant en cadence des tonneaux de bois !

Comment un tel endroit n'eût-il pas en effet porté à la tristesse ?

D'abord, pour y parvenir, en remontant la rue où j'habitais, on suivait dans toute sa longueur le Boulevard Notre-Dame, et ce boulevard Notre-Dame, je le qualifierai sans plus tel Dante le deuxième cercle de son enfer :

*Loco che mugghia come fa mar per tempesta*
*Se da contrari venti è combattuto...*

en ajoutant que je ne l'ai jamais pu traverser de Novembre à Mai, sans récolter dans l'œil quelque grain de poussière.

C'est en effet moins un boulevard qu'un glacis, une pente raide courant des hauteurs du Boulevard Vauban vers la Corderie et dans lequel le Mistral carambole par bonds désordonnés, bousculant tout sur sa route, si bien que les passants, haletant à la montée, luttant à la descente, y semblent toujours marcher en des attitudes serviles et évoquent quelque bas-relief de la grande peine des hommes !...

Tant bien que mal, fuyant ce lieu redoutable, on arrivait au cours Pierre Puget au sommet duquel s'amorce la Colline.

Jusqu'ici, ce n'était encore que la petite angoisse, un peu renforcée déjà, il est vrai, par l'horreur perpendiculaire du Boulevard Gazzino — ce vertige fait voie publique — mais atténuée par contre devant l'encorbellement de deux allées montantes où de temps immémorial se jouent tous les prologues des adultères marseillais.

La grande peur commençait au premier détour du chemin par l'apparition, à gauche, d'un noir asile où la charité publique perpétue les sourds-muets, à droite, par la vision d'un nouvel abîme dantesque au fond duquel des hommes frappent furieusement sur ces fameux tonneaux dont le bruit n'a point fini de m'obséder.

Le cercle est formé ici par une large coupure à même le rocher et, aperçu ainsi de la plateforme supérieure — outre l'abominable vertige que l'on peut éprouver devant cette entaille de plus de cent mètres — le labeur mystérieux de ces hommes éveillait jadis en mon esprit une idée immédiate de damnation.

Temps heureux, malgré tout, où le cerveau d'un enfant créée un univers mythologique devant les plus vulgaires spectacles. J'ai appris par la suite que la Giudecca de mes huit ans n'était qu'une dépendance des Usines Verminck, et ces maudits, des réparateurs de tonneaux dont l'huile irait porter bientôt aux quatre coins du monde la renommée de ma Patrie !...

Dois-je le dire, cette explication m'a déçu. Elle m'a prouvé une fois de plus que nous ne devons rien attendre des lumières scientifiques. Elles ôtent aux choses leur merveilleux pour n'en laisser subsister que la vérité. Ma Colline d'autrefois n'en demeure pas moins funèbre et, si j'y reviens d'aventure, je n'aurai même

plus cette consolation d'y retrouver l'image du désespoir !...



Rues de Marseille, rues étroites où les jeux d'ombre et de soleil sont si mornes au printemps que quiconque n'a point entendu résonner entre vos façades, par un après-midi d'avril la hie d'un paveur ou le cornet du marchand de glaces, ne sait pas absolument ce qu'est la nostalgie ! Je vous aime pourtant d'un amour un peu honteux d'enfant prodigue, vous évoquez pour moi à distance mes meilleures années d'autrefois, et s'il m'est donné de finir calmement mes jours en un endroit choisi, je voudrais que votre douceur triste enveloppât l'apaisement de ma mort !...

Et cependant, que vous êtes moroses ! Loin de la joie bruyante des grandes artères centrales, je refais en pensée le tour de ces sombres couloirs qui relient la rue Paradis à la rue de Rome, la rue Sylvabelle, fantaisiste de l'urbanisme, tantôt large et tantôt étriquée, tantôt plane et tantôt montante, personne assez froide en somme et revêche dans son ensemble, la rue Saint-Jacques, qui me rappelle toujours, je ne sais trop pourquoi, avec son air résigné et calme un colis en souffrance, la rue Dragon, active, criarde, potinière, beaucoup moins distinguée que les précédentes, et que j'aime pourtant plus qu'aucune autre, pour tous les souvenirs qu'elle contient pour moi.

Je ne connais de vraiment désolé que le fameux quartier des Calades, sur la rive opposée de la rue de Rome, ces escarpements conduisant au cours Lieutaud dont Albert Erlande me confiait un jour qu'il n'avait jamais pu les traverser par un après-midi de dimanche sans nourrir aussitôt des idées de suicide. Ici, l'impression de nostalgie est complète, étouffante. Il semble que les noms eux-mêmes y sentent l'ennui et le renfermé. Rue de La Palud, rue Estelle, rue Dieudé, rue Fongate, nous parlons de vous souvent avec Edmond Jaloux, qui vous a si bien comprises et si bien décrites ! Nous évoquons vos façades grises, vos volets rabattus, vos sombres appartements donnant sur des jardins plus désolants encore, vos habitants qui semblent ne plus

appartenir à ce siècle, mais s'être recroquevillés, cristallisés entre les murs de leurs noires maisons, comme si le temps était venu s'arrêter aux premières ornières de votre sol éternellement défoncé. Et chaque fois, nos conclusions sont les mêmes : les plus tristes quartiers de Londres, les plus étroits ghettos d'Amsterdam ou d'Allemagne, n'ont rien de comparable avec la mélancolie qui s'élève de vous. — O Marseille, ville joyeuse, il n'y a décidément que tes enfants pour ressentir et goûter toute ta déprimante et berceuse nostalgie !

Mais arrêtons là ces descriptions. Il me vient à l'esprit d'autres tableaux, d'autres souvenirs, un coin de la Corniche, le Marché aux fleurs, place Saint-Ferréol, par un matin d'hiver le cher bourdon de Notre-Dame de la Garde, qui semble à midi la vibration même du soleil sur la ville, et tant d'autres images auxquelles est liée la mémoire d'êtres très bons, très chers et très doux, si bien que brusquement ma nostalgie tourne et que toute la tristesse refoulée de Marseille m'attire à nouveau vers elle, avec le poignant regret de l'avoir quittée...

Georges IMANN.

*Maintenant que je suis loin,*
*Que les visages des hommes*
*S'effacent, que je ne puis*
*Plus rien sentir, ni toucher ;*

*Maintenant que les navires*
*Eux-mêmes n'ont plus de nom;*
*Je sais bien ce qui me reste*
*Et qui fait que je te tiens.*

*C'est une fenêtre ouverte*
*D'où l'on peut en se penchant,*
*Ou sur le dos de la main*
*Avoir le goût de cet air*
*Qui pèse aux bascules du soir.*

*Un air à la fois moite et rude*
*Que les hommes retenus*
*Font circuler dans la ville,*
*Quelque chose qui prend le cœur*
*Après une forte journée.*



*Laisse-moi, je te regarde ;*
*Dix mille milles marins*
*Me séparent de tes feux,*
*Mais ils brûlent, clairs, en moi*
*Comme au soir de mon départ.*

*Tu ne peux pas empêcher*
*Qu'en moi je te sente battre,*
*O ville tumultueuse,*
*O ma mère et mon enfant !*

*Laisse-moi, je te regarde,*
*Avec mes yeux agrandis,*
*Bien assise sur le monde.*

*
* *

*Un soir je remontais un dur courant de foule,*
*Un fleuve épais de chairs où flottaient des visages ;*
*Je ne comprenais pas tous les mots au passage,*
*C'était dans une rue de cette ville australe.*

*Je connaissais pourtant le sens de cette marche,*
*Je savais que chacun emportait dans ses mains*
*Assez de chaleur pour retrouver un ami ;*

*Et je n'arrivais pas à me croire étranger.*

*
* *

*C'est toi qui m'as préparé*
*A la tendresse des mondes,*
*C'est toi qui m'as rudoyé*
*Sur tes quais et dans tes bars.*

*C'est toi qui m'as délivré*
*La règle du jeu des hommes,*
*C'est toi qui m'as laissé voir*
*Comment on parle à chacun.*

*Regarde, j'ai chassé le résidu des classes ;*
*Tout ce que j'ai appris est encor dans tes rues ;*
*Ecoute maintenant les mots bruts que suscite*
*Le goût de l'air du soir que j'ai gardé de toi.*

*Je sais bien, ma voix se perd*
*Dans le fracas de tes môles*
*Où les treuils lâchés remontent*
*Des milliers de mâts de charge ;*

*Je sais, tu n'entendras pas*
*Ma voix mêlée aux sirènes,*
*Aux chutes à fond de cale,*
*Parmi tant de bruits de fer ;*

*Mais je veux qu'un chant obstiné,*
*Plus sourd encore et plus tenace,*
*Perce, à la longue, ton oreille ;*
*Comme domine le tumulte*
*Un cri d'enfant sur le pavé.*

Louis BRAUQUIER.

Sydney, Juin 1927.

## *Matin à N.-D. de la Garde*

Je l'attendais depuis cinq minutes, au haut du boulevard Notre-Dame, et je regardais Marseille, détachée du pyjama bleu de la nuit, se chauffer au soleil levant, lorsqu'elle apparut. En cahotant, un tramway — le 58 retiendrais-je encore longtemps ce chiffre? — l'avait jetée vers moi.

Au dessus de nous le bourdon secouait des pigeons qui semblaient des morceaux de lettres d'amour emportés par le vent. Le Mistral soufflait et nettoyait le ciel gris, devenu bleu; et comme un lustre que l'on mettait au point au centre du plafond, le soleil montait lentement.

Je serrais Sérieuse contre moi, sa robe se plaquait sur ses jambes et nous montions surprenant dans des masures la vie de quelques enfants sur le seuil du sommeil.

Monter à Notre-Dame avait été un plaisir neuf et rare pour moi ce matin-là. La première fois, j'y avais été avec mon ami Léon Cayol, alors que nous préparions le « long-cours », pour brûler un cierge la veille de nos examens. La seconde fois avec une femme charmante de mes amies j'avais été surprendre la Cathédrale à l'heure où elle prend un bain d'or dans le soleil couchant.

Ce matin-là, j'allais découvrir Marseille, car c'est avec Sérieuse que j'ai « possédé » le monde pour la première fois. Le lendemain je devais refaire le même chemin avec Georges Duhamel, Berthold Mann et Jean Ballard et la route en était toute parfumée.

Et puis je voulais surprendre le visage d'une grande ville dans les yeux d'une jeune fille. Sérieuse parlait de notre vie. — « Tu verras il n'y aura que nous. Pour

tromper les autres nous porterons des vêtements à la mode, nous mangerons deux fois par jour, nous ferons semblant de vivre comme tout le monde. »

Car nous avons toujours fait des projets.

Ah! ces rêves que l'on étend comme des mouchoirs sur le fil de la vie! Grande ville moutonneuse et bruyante, Marseille où jai mêlé dans un cocktail sentimental mes désirs de gloire et de bonheur! C'est encore vers toi que je reviens dans cet après-midi de décembre glacé, il me semble que le Mistral glisse dans mes cheveux que le soleil brûle sous ma lampe.

Lampe de mille bougies, ô ma jeunesse!

Je me sens bien vieux aujourd'hui pour évoquer ce matin de soleil et de joie.

Mais de minute en minute la ville innombrable se levait sous nos yeux. Muette et grave, Sérieuse se taisait ou bien pour oublier tout ce qu'avait d'innattendu ce décor subitement abaissé nous parlions de Jean Albert. Des mendiants nous imploraient sans bienveillance, le funiculaire montait un plat de touristes garni de rosettes Yougo-Slaves.

C'est alors que tout Marseille nous apparut, je me penchais vers elle comme sur une photographie inconnue, et Sérieuse expliquait le paysage.

— « Vois-tu, disait-elle, là-bas, les bassins de Pinède avec leurs bosquets de haubans et ces navires minuscules qui contiennent tant de choses! Le golfe, cette piste d'où l'on peut appareiller pour les plus tristes aventures Pomègues, Rateneau, ces épaves de la Provence coulées là, depuis l'origine du monde! »

Nos têtes tournaient lentement.

— « La Corniche avec son ruban d'arpenteur où des tramways glissent comme des insectes, et la Pointe Rouge, et la Madrague dont le nom est triste ainsi qu'un nom de navire torpillé. Mais ce n'est pas cela encore, Marseille! Penche-toi sur le Vieux Port, ce court de tennis où les canots font des drives d'un quart d'heure! La Cannebière et ses trottoirs qui roulent des courtiers, des marchands, des officiers de l'armée des Indes et des conseillers municipaux.

Là-bas le Palais Longchamp avec ses vitraux de ciel sous les arcades: les Réformés dans leur faux style gothique, les Allées de Meilhan où pleura Edmond Dantès.

Je t'offre ma ville, toute la ville, écoute la respirer, regarde les toits qui fument leur première cigarette, respire l'odeur de l'huile, Marseille. »

Le soleil disputait à l'ombre la moitié du visage de Sérieuse.

Et elle poursuivait ses pensées souriantes et graves, pour ne pas trahir le jeu capricieux de la lumière :

— « Sais-tu, Philippe, nous viendrons ici par un matin pareil pour recevoir la bénédiction d'un vieux curé dont les mains trembleront sur le ciboire. Et il n'y aura personne à notre mariage. Mes amies m'en voudront de les priver de la rose-bonbon et de cette solennité à grandes orgues. Nous n'aurons pas besoin de témoins. Songe que nous aurons abandonné les gens que nous aimerons le mieux et qu'il n'y aura plus que nous !

— « Ce sera un instant très grave, répondis-je. »

Sous nos yeux une infinité de voiles blanches et vertes jouaient aux échecs dans le golfe.

— « Sérieuse, poursuivis-je, parle-moi de tes rêves !

— « Oh ! ce sont toujours des histoires dont nous sommes les héros. Quelquefois nous nous boudons dans mes histoires mais cela dure peu, et quand je reviens et que tu me serres dans tes bras, nous comprenons mieux notre bonheur et nous en jouissons avec rage ! Pour m'endormir j'ai toujours besoin de me raconter des histoires où tu verses du poison dans le verre d'un jeune homme qui porte des bas de soie, et qui meurt immédiatement à ma grande joie. »

Et comme je vantais les mérites de Sérieuse — irréelle, délicieuse et simple, elle ajouta :

— « Vois-tu, Philippe, je suis sûre que je ne suis ni grande ni belle, mais je suis sûre aussi que je t'aime totalement et je dirai ici : un peu plus que les autres femmes. »

— « Mon amour est comme le tien, Sérieuse, un amour sans raison ni sagesse, je t'aime parce que je t'aime et j'éprouve un besoin puéril de te toucher, de vivre à côté de toi, de dormir dans tes bras ! »

O la douceur de ce dialogue dans le matin tombant sur Marseille. Des femmes entraient dans la basilique, et des sœurs — ces ouvreuses du souvenir, offraient des chapelets, des cierges et des médailles.

Je ne pouvais plus détacher Sérieuse du paysage et

aujourd'hui je ne puis l'évoquer sans l'animer des paroles qui lui donnèrent un sens humain.

Mais ce matin là nous avons longtemps gardé le silence, parce que l'aile des mouettes était rose, le ciel bleu et l'impalpable douceur du matin nous semblait tenir dans un équilibre si léger que le moindre mot eût tout altéré — nos rêves et la souffrance heureuse de vivre.

Des marins avaient mis des goélettes à rafraîchir dans la crypte et l'on avait épinglé la Croix de guerre sur la poitrine dorée des tabernacles.

J'offrais le monde en ex-voto à Sérieuse.

— « Je suis parti par un soir de Juillet 1920 du bassin de Pinède sur un lent cargo et j'ai regardé mourir Marseille à la limite du ciel et de la mer. J'ai longtemps fixé mon regard sur l'endroit où nous sommes, et la Vierge n'était pas plus belle que notre amour ! Sérieuse, je croyais à la vie, à la douceur de vivre, mais j'ai peu à peu perdu dans cette grande ville le goût de la grandeur et de la joie. Ce matin je bois du bonheur et la tête me tourne.

« Mais pourtant mon aimée c'est dans ce tourbillon de pierres que dorment des amis qui me sont chers ! C'est là que je t'ai connue ! Ainsi le même paysage nous déçoit et nous enchante tour à tour. Sérieuse, Marseille, le monde entier est à ta ressemblance, ce matin l'eau a la couleur de tes yeux et le vent joue dans tes cheveux comme dans un arbre fleuri ! »

Marseille ! pourrais-je jamais oublier ton grand visage gris de ce matin? Dans les villes nous ne retrouvons que les fragments de notre cœur, dès que j'arrive à la gare, c'est le parfum de Sérieuse que je sens. Dans cette gare où je la vis voici trois semaines pour la dernière fois !

Pardonnez-moi, mes amis Marseillais, votre souvenir et celui du cadre où vous vivez a pour moi la douceur d'un rire de jeune fille.

Pierre HUMBOURG.

# *En regardant la*
# *Frise de Magaud*

On peut ne pas aimer le plafond du peintre marseillais Magaud qui, dans la salle d'honneur de la Chambre de Commerce, évoque, dans un style un peu convenu, et au milieu d'attributs et de « personnifications » vraiment par trop « classiques », l'*Apothéose des Grands hommes de Provence*. Mais la frise qui complète cette décoration a conservé, dans le ruban d'or qu'elle déroule tout autour de la grande salle, une variété et une frai - cheur de coloris éblouissantes. Et surtout, elle retrace avec un discernement intelligent et une heureuse diversité les principaux épisodes de l'histoire vingt-cinq fois centenaire de la cité. C'est ce qui ressortira, nous l'espérons, de ce commentaire. Rien ne peut donner, nous semble-t-il, une idée plus juste et plus vivante de ce que représente d'évènements, d'aventures, de gloire, et, pour tout dire, d'effort humain, la tradition de notre ville, une des plus anciennes d'Europe.

La première scène retracée nous reporte à la fondation de Massalia, (1) ou plus exactement, peut-être, (car il est possible que les Phéniciens y aient eu un comptoir), à l'arrivée des Phocéens d'Asie Mineure, vers 600 avant J. C. C'est la gracieuse légende de la coupe offerte au

---

(1) Nous devons reconnaître, une fois pour toutes, que nous devons beaucoup, pour le début de ce Commentaire, à la remarquable « Histoire de Marseille dans l'antiquité », dont, sous le titre de *Massalia* précisément, M. Michel Clerc, Correspondant de l'Institut, Doyen de la Faculté des Lettres d'Aix, Directeur du Musée Archéologique de Marseille, vient de publier le premier volume (Marseille, Tacussel, 1927).

jeune chef des Phocéens, Protis, par Gyptis, fille du « roi » Nann. Ce roi, ou plus exactement, ce petit chef de tribu, était d'ailleurs un Ligure et non pas un Gaulois bien que Magaud lui ait donné le costume conventionnel de chef gaulois, — tel qu'on se l'imaginait de son temps.

Nous n'avons pas seulement comme garants de cette poétique anecdote le grave Aristote, mais l'abréviateur de Trogue-Pompée, l'historien Justin. Or Trogue-Pompée, (le fait est trop peu connu) était un Gaulois, un Voconce de Vaison, qui vivait au premier siècle de l'ère chrétienne, et était mieux à même que quiconque, par conséquent, par la proximité des lieux, de recueillir les traditions sur la grande ville, sa voisine.

Quoi qu'il en soit, au surplus, une chose est certaine c'est l'arrivée des Phocéens à Marseille, vers la fin du VII^e^ siècle ou le début du VI^e^ avant l'ère chrétienne; et le mariage de leur chef avec une indigène, fille elle-même d'un « roitelet » de la région, n'a rien que de vraisemblable. Outre la situation très favorable de Marseille près de l'embouchure du Rhône, c'est-à-dire d'une voie de communication intérieure fluviale, particulièrement appréciable à l'époque; outre les avantages exceptionnels du hâvre naturel du Vieux-Port (le Lacydon), avec des profondeurs peu communes, plus que suffisantes pour les plus grands vaisseaux du temps; abrité à la fois du vent régnant, le mistral, et des vents du Sud (et qui a d'ailleurs constitué, à lui seul, tout le port de Marseille jusque vers 1850, c'est-à-dire pendant vingt-cinq siècles —, les Grecs de Phocée étaient sans doute poussés à s'établir dans cette nouvelle patrie par la ressemblance curieuse entre la topographie de Marseille et celle de leur ville d'origine. Une photographie de Phocée que possède la Société de Géographie de Marseille, et qui a figuré à l'Exposition Coloniale Nationale de 1922, en donne la preuve frappante. Quant au motif de l'exode on l'a attribué parfois à la conquête Perse. Il paraît certain que l'attaque de Cyrus a bien donné lieu, plus tard, en effet, à une seconde émigration. Mais la fondation de Marseille se rattache à l'activité commerciale et à l'expansion politique des Grecs dans la Méditerranée occidentale, à l'ère de la Grande Grèce. Les Phocéens ont été les premiers à employer pour la navigation commerciale les *pentécontères,* les barques à cinquante ra-

meurs, à formes effilées, qui ne servaient jusque là que pour les flottes de guerre. Cela leur donna un avantage immédiat sur leurs rivaux, qui n'employaient que des vaisseaux lourds et ronds.

La frise de Magaud n'a qu'un « rappel », par une proue aperçue, du navire qui a amené les fondateurs de Massalia; et l'on ne peut en déduire s'il connaissait ce détail assez intéressant, et qui marque d'une note vraiment originale la thalassocratie phocéenne. En revanche, il a eu bien soin de reproduire un aspect également trop oublié de la fondation d'une «colonie» dans l'Antiquité: l'aspect religieux. A la tête du groupe qui s'expatriait, il y avait toujours un représentant d'une des familles «saintes», sur le rôle desquelles Fustel de Coulange a insisté avec tant de raison. On emportait une petite portion du «feu sacré»; et un trépied allumé le rappelle dans la frise. On emportait surtout une statue de la divinité «poliade»; en la circonstance, l'Artémis d'Ephèse dont Magaud a peint la représentation classique (postérieure probablement aux origines) dans une déesse au carquois. Il a même eu soin de ne pas oublier la légende d'Aristarché d'Ephèse, « une femme des plus honorées de la ville » nous raconte Strabon, qui partit avec les Phocéens, et devint, à Marseille, la prêtresse de l'« Ephésion » où fut placée la statue de Diane. On la voit présidant aux travaux de la construction du temple.

On voit aussi un détail que Magaud doit à Trogue-Pompée: la plantation du premier olivier, apporté en Provence par les Asiatiques. Puis, c'est la construction de la ville, qui fût bâtie sur la rive nord du Lacydon, à l'abri du mistral (quartier de St-Jean, en arrière de la Mairie actuelle). Rome commençait à peine à prendre figure sous ses rois Etrusques. Enfin, petit détail pittoresque, un plongeur sortant de l'eau tient une branche de corail à la main. C'est pour rappeler l'importance de la pêche du corail, à cette époque lointaine, sur les rivages environnant Marseille, plus spécialement aux îles d'Hyères. On le transportait jusque dans l'Inde. Le corail a été, avec l'ambre, un des objets d'échange les plus anciens et les plus importants dans l'histoire économique de l'antiquité européenne.

La suite de la frise ne se conforme pas à l'ordre strictement chronologique, ce qui est parfaitement explicable

dans une œuvre d'art, où il s'agit de grouper et de balancer des ensembles de formes et de couleurs. Un des épisodes du panneau suivant, figure l'amitié entre Rome et Massalia, représentées, la première par un personnage à toge, accompagné d'un licteur, et la seconde sans doute par un de ces « timouques », un de ces « six-cents » qui gouvernaient la cité, d'après une constitution, dont Aristote, connaisseur difficile, fait l'éloge. Un de ses articles en tout cas contenait une stipulation dont bien des organisations politiques, ou municipales, modernes auraient avantage à s'inspirer: on ne pouvait être admis à l'honneur et à la charge de gouverner la cité que si l'on avait « des enfants » (*Tekna;* le pluriel y est).

Cette amitié de Massalia et de Rome se fondait surtout sur un intérêt commun de lutte contre les Ligures, et, plus tard, les Gaulois. Aussi, la tradition veut-elle que les Massaliotes aient pris le deuil en apprenant la prise de Rome par les Celtes de Brennus.

Quoi qu'il en soit, — après la conquête, et la quasi destruction de la ville par Jules César, — contre qui elle avait eu l'imprudence de prendre le parti de Pompée, — le rôle si important qu'elle avait joué dans la Méditerranée occidentale s'effaça devant la fortune nouvelle de Narbonne et Fréjus. Elle s'était pourtant montrée la rithage, grâce aux colonies qu'elle avait fondées, à son tour, depuis Nice (*Niké*) jusqu'à Almunaçar, (*Monace*, le nom espagnol reproduit le nom grec presque textuellement ), dans la province de Malaga ; — Mais Marseille brilla par ses écoles. Cicéron en fait l'éloge dans son *Pro Flacco*. Certains veulent même que l'un des précepteurs de Cicéron, — et de César, — ait été un Grec de Marseille : M. Gnypho. Ces écoles comptèrent des élèves illustres: Agricola, le véritable conquérant de la Grande Bretagne, le beau-père de Tacite, né à Fréjus; Petronius Arbiter, etc... Une édition messaliote d'Homère était célèbre; et il en reste quelques fragments.

Avec ce sens de la variété qui constitue un des traits les plus plaisants de son pinceau brillant et érudit, Magaud juxtapose au rappel des Ecoles de Marseille, — personnifiées par un beau vieillard, au manteau flottant, entouré de jeunes auditeurs attentifs, — une petite

scène qui évoque un fait d'un ordre tout-à-fait différent. De robustes ouvriers versent, dans une cuve en pierre, une liqueur jaune. C'est une lessive de savon; du savon de Marseille à la renommée universelle, et aux très anciens titres d'authenticité. Pline raconte, en effet, dans son *Histoire Naturelle,* que le savon a été inventé par les Gaulois. Les Gaulois, en la circonstance, ne peuvent être que les Marseillais.

Un deuxième épisode, de même nature, se trouve retracé à l'extrêmité de ce second panneau : la récolte des olives, — dont l'origine a déjà été indiquée, — et celle du vin, figurée par un pressoir. On cultivait la vigne, dans les environs immédiats de Marseille. On en trouvait même, paraît-il, sur les flancs de la colline de Notre-Dame de la Garde. Elle y a été plantée, en tous cas, plus tard. Mais ce sont les Grecs de Phocée qui ont appris aux indigènes la greffe et la taille. Le Var fournissait déjà, sous les Romains, des vins renommés, bien qu'ils ne fussent pas du goût de tout le monde ; surtout les fameux vins « fumés ». Martial y fait allusion dans une de ses épigrammes, où il accuse le nommé Munus d'envoyer à ses amis, à travers les mers, par de longs chemins, de « *cruels poisons* ». Et il y ajoute ce trait spirituel : « Pourquoi, depuis si longtemps, ne viens-tu « Plus à Rome? La raison en est, je pense, que tu ne « veux pas y boire de tes vins. »

Mais les bateaux Massaliotes ne transportaient pas que des vins. La frise évoque deux illustres navigateurs marseillais, tous les deux du IV$^e$ siècle avant J.-C.; l'un, Pythéas, beaucoup plus connu que l'autre, Euthymènes. Au nom de Pythéas est associé, notamment, le souvenir du rôle que jouait, de son temps, l'étain des Cassitérides dans le commerce massaliote. Après avoir été débarqué aux embouchures de la Seine, et avoir remonté la rivière, il était transporté, à dos de chevaux, — (comme je l'ai vu faire pour l'étain de Ko-tsiou, au Yun nan), jusqu'à la Saône, ou jusqu'à Marseille même, d'où on le réexportait sur Rome. C'est donc en partie pour reconnaître les fameuses mines d'étain des Cornouailles que le marchand-astronome Pythéas entreprit son grand voyage. Il ne nous reste malheureusement que quelques fragments de son récit. Et l'un d'eux lui a valu une bien curieuse aventure.

Après avoir longé, comme il était de rigueur dans l'antiquité, la côte orientale d'Espagne, passé le détroit de Gibraltar, doublé le Cap St-Vincent, caboté le long des rivages du Portugal ; — arrivé au Cap Ortégal, Pythéas, par une initiative extrêmement hardie, piqua droit à travers la baie de Biscaye, sans suivre les côtes de France, reconnut Ouessant (qu'il nomme Uxisama), aborda en Angleterre, près du Cap Land's End (Cap *Belerion*) ; visita et décrivit les mines ; puis continua son voyage vers le Nord-Est, et reconnut, notamment, le cap *Kantion*, où il est impossible de ne pas retrouver le nom moderne du Comté de Kent. C'est après que survint le savoureux incident de sa vie, auquel nous venons de faire allusion.

Il débarqua au Danemark, puis remonta le long des côtes de Norvège, où il termina sa navigation devant ce qu'il prit pour une île : la fameuse *Ultima Thule* des Anciens ; — dans laquelle, pendant longtemps, on a cru reconnaître l'Islande, et où il est prouvé, au contraire, par les détails mêmes de ce qui reste de son « journal de bord », (sans compter d'autres raisons), qu'il ne put aborder. C'est là aussi qu'il vit, et *décrivit*, le soleil de minuit. C'est ce qui le perdit. Toute l'Antiquité considéra, — de ce fait, — tout son récit comme une sorte d'énorme « galéjade ». Un pays où le soleil ne se couchait pas ! Où avait-on jamais vu cela ? Le grave Strabon, — et bien d'autres, en vinrent à discuter la plupart de ses découvertes. Pour avoir fait œuvre de science, Pythéas fut désormais presque complètement déconsidéré. Alors qu'on a pu le comparer, justement, à une sorte de Christophe Colomb, « découvreur » de terres auxquelles avant lui aucun Méditerranéen n'avait abordé, — on vit en lui une manière de « globe-trotter » dont les affirmations ne pouvaient être accueillies qu'avec la plus extrême méfiance. Ainsi va le monde.

Pythéas avait, en réalité, accompli un périple absolument inouï pour l'époque, — et dans des mers sauvages; celui de la Grande-Bretagne. Le Cap *Orcas*, dont il parle, à l'extrémité septentrionale de l'Ecosse, a donné son nom aux Orcades.

Les découvertes de son compatriote, et quasi contemporain, Euthymènes, ne lui furent pas discutées. Elles étaient pourtant assez extraordinaires, bien qu'Euthy-

mènes le Massaliote ait eu pour précurseur le Carthaginois Hannon, qui établit six colonies sur la côte d'Afrique, de Tanger à Agadir, et avait eu lui-même, sans doute, des devanciers dans les marins phéniciens qui, sous le pharaon Néchao, accomplirent le périple de l'Afrique (fin du VII[e] siècle). Euthymènes visita et décrivit les embouchures du Sénégal et plus probablement même du Niger, sur la crue duquel il donne des détails qui sont encore exacts.

A la suite de Pythéas et d'Euthymènes viennent se ranger, dans la frise, toute une série extrêmement variée de personnages représentant tous les pays avec lesquels Massalia commerçait déjà avant l'ère chrétienne.

Puis c'est l'arrivée de Lazare et de ses deux sœurs, dont Magaud a fixé la légende ; — légende à peu près démolie par l'impitoyable critique de Mgr Duchène ; mais qui garde encore ses convaincus ; et dont la disparition totale, en tout cas, serait une perte irréparable pour la poésie et pour l'art. Quoi de plus gracieux, en effet, que cette évocation de la barque arrivant de Judée, sans rames ni voiles, et où celles-ci étaient remplacées par les ailes déployées d'un ange ? D'autant plus que le dernier défenseur des traditions provençales, M. le Chanoine Bérenger, a tout de même quelques bonnes réponses aux objections, — et pose, à son tour, quelques questions qu'il n'est pas toujours facile de résoudre. Qui se risquerait de gaîté de cœur à renoncer à une croyance qui joue un tel rôle dans l'histoire de Mireille? — et qui nous vaut, chaque année, depuis des siècles, ce pittoresque afflux de Bohémiens, venus de tous les coins de l'Europe, pour invoquer leur patronne, Sarah l'Egyptienne, l'humble servante des Trois Maries. Quel charmant privilège, au surplus, pour la Provence, que d'avoir entendu, la première, la religion de la douceur et de l'amour prêchée par des voix et affermie par des mains de femmes !

Un grand métier à tisser nous ramène à des réalités plus terre à terre et nous rappelle que les Syriens, nombreux de tous temps à Marseille, y ont probablement apporté l'art de la soie.

Plusieurs siècles se passent. Voici les Croisades où les Marseillais ont joué un rôle si important comme transporteurs. Avant même, — et dès Charlemagne, — ils

avaient pris place dans le commerce de l'Orient. Et si c'est à Port-Vendres (la concurrence, — déjà !) — que fut débarqué cet extraordinaire éléphant, cadeau d'Haroun-al-Raschid à Charlemagne, ramené par le seul survivant de l'Ambassade envoyée d'Aix-la-Chapelle à Bagdad, — le juif Isaac, — (éléphant qui accompagna le Grand Empereur dans ses dernières expéditions et mourut de froid en Frise) ; — c'est de Marseille que partaient, et à Marseille qu'abordaient généralement, à leur retour, les ambassadeurs, et surtout les pèlerins qui se rendaient, relativement nombreux avant l'Islam et sous les premiers Califes arabes, aux Lieux Saints. Dès le XII[e] siècle, des marchands marseillais s'installent et obtiennent un « quartier » à Jérusalem.

Pendant les Croisades ce rôle acquiert de plus en plus d'importance. Lors de la troisième, Richard Cœur de Lion d'Angleterre, et ses 10.000 hommes s'embarquent à Marseille, pendant que, — chose curieuse, — c'est à Gênes que le roi de France, Philippe Auguste, prenait la mer. On a retrouvé les prix que les Marseillais faisaient payer en première classe, pour aller en Terre Sainte : 60 sous d'or ; plus 30 sous pour la nourriture. Ces transports d'hommes d'armes et de pèlerins étaient une grande source de profits.

On sait assez que l'institution consulaire est issue des « Consuls » placés à la tête des établissements marseillais dans le Levant, — et chargés d'administrer ces « colonies » de marchands et de les représenter auprès des autorités indigènes. La frise de Magaud ne le rappelle pas, mais cela paraît ici le lieu de signaler que, quand ces « Consuls » furent devenus des employés de l'Etat, la Chambre de Commerce de Marseille, dans les Etats Barbaresques et le Levant, c'est-à-dire de Marrakech à Constantinople, se vit, à partir du XVII[e] siècle jusqu'à la Révolution, confier le soin de les appointer après leur nomination par le Roi. La Chambre de Commerce de Marseille payait aussi la pension de l'Ambassadeur de France auprès de la Sublime Porte. Nos Archives contiennent des milliers de rapports, de lettres et de pièces concernant l'Afrique du Nord, l'Egypte et l'Asie Mineure; et il est impossible d'écrire l'histoire de ces pays sans les consulter.

Pour en revenir à l'œuvre de Magaud, elle campe en-

suite un roi René de Provence, impressionnant dans sa belle robe mauve, qui examine un flacon rutilant, sortant des fours des verriers marseillais, pendant qu'un vitrail, estompé à l'arrière plan, rappelle discrètement que cette industrie florissait alors dans notre ville. Deux personnages en rouge, assis dans un seul fauteuil : ce sont les premiers juges consulaires, que confirme dans leurs pouvoirs, en 1460, une ordonnance de Jean de Coste, lieutenant du roi René. Il est piquant de constater que les motifs invoqués par la création de cette institution nouvelle sont de deux ordres : plus de rapidité dans l'examen des causes ; et leur règlement, autant que possible, *sine strepitu judicii,* ce qu'on pourrait traduire, irrévérencieusement, par « sans chicane ». Un symbole, — un peu sommaire, — comme le costume de la jeune Peau-Rouge qui le personnifie,—représente Christophe Colomb « découvrant » le Nouveau Monde. L'événement a eu en effet, à Marseille, comme partout, des répercussions considérables. Un rappel du premier ouvrage imprimé à Marseille par Pierre Mascaron, les œuvres poétiques de Bellaud de la Bellaudière, gentilhomme provençal, — un illustre inconnu, — termine ce panneau de la frise.

Elle continue par la représentation d'une réunion, en costumes de l'époque, des premiers membres de la Chambre de Commerce de Marseille (1599). Ils n'étaient, au début, que des délégués spéciaux, choisis, au nombre de quatre, parmi les marchands, et siégeaient à l'Hôtel de Ville. La création fut sanctionnée par des lettres patentes de Henri IV en date du 15 Avril 1600. La Chambre, ne devint un corps réellement indépendant qu'en 1650, quand parut un nouveau règlement constituant la Chambre de Commerce de Marseille. Elle devait servir de proto-type pour la création, à partir de 1700, des autres Chambres de Commerce de France. Son rôle glorieux est retracé notamment dans les intéressants ouvrages et brochures de MM. Louis Bergasse et Joseph Fournier.

Une de ses créations les moins connues n'est pas passée sous silence par Magaud. Un professeur vénérable, en bonnet carré, montre à des enfants assis autour de lui, des caractères bizarres. C'est le petit groupe des « Jeunes de Langue », créé par la Chambre de Commerce de

Marseille. Le roi les nommait; la Chambre payait leurs frais d'étude, — et au début tout au moins, de séjour dans les Echelles du Levant. C'est parmi eux que se recrutaient les interprétes pour nos établissements commerciaux et les drogmans de nos Consulats dans l'Orient Méditerranéen. De cette humble, mais intelligente initiative de la Chambre de Commerce de Marseille, au XVII[e] siècle, est sortie une Institution Nationale qui contribue à notre réputation dans le monde : l'Ecole des Langues Orientales vivantes de Paris.

La locomotive de Stephenson se profile dans le fond de la frise pour marquer l'énorme importance de cette invention dans l'histoire commerciale du monde et de Marseille, enfin rattachée par la voie ferrée à l'intérieur du pays, alors qu'elle était jusque là exclusivement tournée vers la mer. Puis viennent les deux derniers épisodes.

D'abord la conquête de l'Algérie, personnifiée par la soumission d'Abd-el-Kader au Duc d'Aumale. La Chambre de Commerce de Marseille a été une des premières, sinon la première, à préconiser, à un moment où l'on parlait même de l'abandon, la colonisation française en Algérie. Elle peut rappeler cette attitude avec une fierté légitime, à la veille de la célébration du Centenaire de notre établissement dans la France d'en face; ce superbe domaine nord-africain qui fait tant d'honneur à notre race.

Le dernier groupe représente le percement de l'Isthme de Suez: M. de Lesseps expliquant ses plans au Khédive. La réalisation de cette magnifique conception française; complétée par celle de l'idée, française elle aussi, du percement de l'isthme de Panama, a placé Marseille sur la ceinture du Monde. Nous disons ailleurs ce que cela signifie. Il convenait, en vérité, qu'un vapeur marseillais fut le premier à traverser, en pleine charge, le Canal qui allait permettre à Marseille de jouer un rôle toujours plus important dans le trafic mondial. Le 8 janvier 1870, ce rôle éminemment approprié, fut rempli par le vapeur « Asie » venant de Bombay, appartenant à MM. Fraissinet, armateurs à Marseille. Magaud ne l'a pas relaté dans sa frise parce qu'un vapeur n'est guère décoratif, mais il y a quelque chose de satisfaisant et d'excitant à la fois pour l'esprit à penser que cette

belle histoire, qui s'ouvre, au bord de la mer lumineuse sous la proue hardie des Phocéens, se clot — (mais elle est encore bien loin de se clore) — dans l'évocation d'un navire marseillais, marchant en tête d'une flotte mondiale, sur une route nouvelle frayée, pour tous les peuples de la terre, par le génie français.

HENRI BRENIER.

# *L'Armement Marseillais et le port de Marseille*

Située sur un point du globe qui se trouvait géographiquement désigné pour devenir un des grands carrefours maritimes du monde, Marseille a été, peut-on dire, révélée à ses destinées, il y a vingt-cinq siècles, par l'arrivée, sur les bords du Lacydon, d'un petit groupe de colons grecs venus d'Ionie.

Au cours de son histoire, longue et mouvementée, la cité phocéenne a traversé des périodes alternées de splendeur et d'effacement, mais, plus heureuse que certaines de ses rivales qui, telles qu'Aigues-Mortes et Venise, connurent l'infortune d'un irrémédiable déclin, notre Métropole du Sud a su conserver, jusqu'à nos jours, sa primauté maritime et commerciale dans la Méditerranée.



Porte méridionale de la France, Marseille s'inscrit, à notre époque, au premier rang du mouvement général du commerce maritime français.

Le volume du commerce extérieur de ce port, qui reflète et permet de mesurer son activité productive, s'est élevé, en 1925, à près de 6 millions 1/2 de tonnes de marchandises, représentant 17 o/o du mouvement du commerce extérieur maritime français ou 8 o/o du total des échanges internationaux effectués par notre pays à la fois par voie de terre et par voie de mer.

La valeur des produits exportés et importés par Marseille, en 1925, atteint 19 milliards de francs, soit 15 o/o de la valeur du commerce extérieur français et

27 o/o de la valeur de ce commerce effectué par voie de mer.

Ces quelques chiffres permettent de se rendre compte que le trafic marseillais est non seulement fort important, mais qu'il est aussi constitué, en majeure partie, par des marchandises riches (1).

Il suffit, enfin, de rappeler que Marseille est intervenue pour un tiers (2 millions de tonnes) dans les échanges effectués entre la France et ses colonies et protectorats pour faire apparaître un autre caractère, particulièrement intéressant au point de vue national, de l'activité maritime de ce grand port.

Après avoir ainsi essayé de mesurer, en quelque sorte, à l'échelle de notre pays, l'importance du rôle que joue la Métropole du Sud dans notre économie générale, il n'est que juste d'examiner les éléments fondamentaux de son activité : son mouvement maritime, sa flotte, son commerce extérieur et son port.

*
* *

L'armement marseillais peut se prévaloir de lettres de noblesse fort anciennes, puisque c'est de l'an IV avant J.-C. que date le périple fameux des navigateurs massaliotes Pythéas et Euthymènes qui, par-delà les colonnes d'Hercule, s'aventurèrent sur leurs frêles esquifs, l'un jusqu'aux confins des régions arctiques, l'autre jusque dans les parages de la zone tropicale.

Un siècle avant J.-C., Massilia était parvenue au faîte de la suprématie qu'elle a connue dans l'antiquité. Celle-ci, il est vrai, devait être de courte durée : vaincue par César, la cité phocéenne fut ruinée, et ne recouvra une partie de son prestige qu'à l'époque des Rois Francs.

Quelques siècles plus tard, l'activité maritime à la-

(1) La valeur moyenne à la tonne des importations et des exportations réunies a été, en 1925, de 2.955 francs, chiffre très élevé si on le compare, notamment, à la valeur moyenne, à la tonne, des marchandises importées et à exportées de Rouen qui, pour la même période, s'élève à 495 francs seulement. Ceci s'explique par le fait que le charbon occupe une place prépondérante dans le trafic du port rouennais.

quelle donnèrent lieu les croisades fournit à l'armement marseillais une occasion de restaurer sa puissance.

Aux XV[e] et XVI[e] siècles, la découverte de l'Amérique et de la voie du Cap qui eut pour résultat de déplacer les routes maritimes, menaça la prospérité de l'armement marseillais. Celui-ci n'évita le déclin qui le menaçait qu'en réussissant, très opportunément, à supplanter Venise dans son trafic avec le Levant et en développant, d'autre part, ses relations avec les côtes barbaresques.

C'est à cette époque que furent jetées les bases de la création de la Chambre de Commerce de Marseille (1599) la plus ancienne des Chambres de Commerce françaises, qui fut définitivement constituée en 1650, au moment où Cromwell édicta son fameux acte de navigation.

Les règles de rigoureux protectionisme posées par cet édit, qui paralysa durant deux siècles l'activité des flottes des Républiques italiennes et de la ligue hanséatique, ne semblent pas avoir beaucoup entravé le développement du port de Marseille, dont le mouvement maritime, profitant, d'ailleurs, d'un progrès général, passa de 300.000 tonneaux de jauge nette en 1785 à 1 million de tonneaux en 1830.

En 1860, le mouvement maritime de Marseille s'élevait à 2.800.000 tonneaux, sur lesquels 1.100.000 tonneaux représentaient déjà la part de la navigation à vapeur.

Celle-ci avait fait son apparition dans le vieux port en 1818 sous les auspices du pavillon napolitain qu'arborait un petit vapeur mû par des roues à aubes, le « *Royal Ferdinand* ».

L'armement marseillais ne devait pas rester insensible à cette manifestation du progrès et divers armateurs organisèrent, bientôt, des lignes desservies par des navires à vapeur.

C'est sur ces entrefaites que fut créée, en 1843, la Compagnie Fraissinet, la plus ancienne des Compagnies actuelles de navigation de Marseille, dont l'avènement précéda de neuf ans la fondation de la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales.

L'inauguration, en 1869, du Canal de Suez eut pour résultat, en ouvrant une voie nouvelle aux échanges internationaux, d'élargir considérablement le champ

d'activité des flottes méditerranéennes, lesquelles avaient été désavantagées, trois siècles auparavant, par rapport aux flottes atlantiques, à la suite, nous venons de le rappeler, de la découverte de l'Amérique et de la route du Cap.

Le développement de la navigation à vapeur avait, à cette époque considérablement grossi les effectifs de la flotte mondiale et le mouvement maritime international, accusait une progression correspondante.

En 1870, le mouvement des sorties et des entrées, à Marseille, s'élevait à 4.500.000 tonneaux de jauge nette dans lesquels la navigation à vapeur entrait pour 2.300.000 tonneaux, la part de la navigation à voile étant de 2.200.000 tonneaux, soit moins de la moitié du total général.

Depuis lors, la navigation à vapeur a distancé la navigation à voile avec une rapidité telle que 43 ans plus tard, en 1913, sur un mouvement de navigation (entrées et sorties réunies) de 21 millions de tonneaux de jauge nette, la navigation à vapeur comptait pour 20 millions de tonneaux. Ce mouvement maritime était effectué pour 55 o/o sous pavillon étranger et pour 45 o/o sous pavillon national.

Grâce à son développement, l'armement marseillais, qui prenait à ce trafic une part importante, comprenait, en 1913, 400.000 tonneaux de jauge nette, représentant un effectif égal au quart de la flotte marchande française. Il constituait, à lui seul, la presque totalité de notre flotte méditerranéenne.

*
* *

Après avoir été, au cours de la guerre, gravement éprouvé par la perte du tiers environ du tonnage qui était le sien en 1913, l'armement marseillais s'est, depuis lors, reconstitué dans des conditions telles qu'en 1925 sa flotte, jaugeant net 470.000 tonneaux, dépasse en valeur absolue le tonnage de 1913. Elle a, par contre, légèrement diminué, en valeur relative, puisque ce tonnage ne représente plus que 21 o/o de la flotte marchande française, contre 25 o/o en 1913.

L'armement marseillais conserve, néanmoins, une

importance considérable (1) et qui s'explique, comme on le sait, par le fait que Marseille est la tête de ligne de nombreux services maritimes réguliers, assurés par des armements importants, parmi lesquels on peut citer la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte, la Société Générale de Transports Maritimes et la Compagnie Paquet, dont les flottes mettent Marseille en contact quotidien avec l'Afrique du Nord.

Des services entre Marseille et la Mer Noire sont assurés par la Compagnie Paquet et la Compagnie Fraissinet qui dessert, en outre, la Corse et l'Ouest africain.

La Compagnie française de navigation à vapeur relie Marseille aux Etats-Unis et à l'Afrique Occidentale, dont les ports sont également visités par les navires de la Société Générale de Transports Maritimes, lesquels fréquentent, en outre, l'Amérique du Sud.

Les Chargeurs Réunis desservent l'Indo-Chine et les Messageries Maritimes ont un réseau de lignes dans le bassin de la Méditerranée Orientale, l'Océan Indien, l'Extrême-Orient et l'Océanie; elles prennent également part au trafic existant entre Marseille et les pays de l'Europe Septentrionale. Par leurs navires, le tour du monde s'effectue sous pavillon français.

Ajoutons encore que, parmi les nombreuses Compagnies étrangères qui desservent des lignes régulières ayant Marseille pour escale se trouve la puissante Compagnie Péninsulaire et Orientale, qui est chargée, comme on le sait, du service postal britannique avec les Indes, l'Extrême-Orient et l'Australie.

Ces divers armements tant nationaux qu'étrangers ont contribué pour une très large part au mouvement maritime de Marseille, lequel s'est élevé en 1925 à 22 millions 1/2 de tonneaux de jauge nette, en augmentation sur les entrées et sorties de navires de l'époque antérieure aux hostilités qui, en 1913, ne s'élevèrent qu'à environ 21 millions de tonneaux.

*
* *

---

(1) C'est le port d'attache français le plus important après le Havre, dont la flotte comprend 650.000 tonneaux de jauge nette.

Pour ce qui est du commerce extérieur marseillais durant la même période, celui-ci a, par contre, diminué de 18 o/o, reculant de 8 millions de tonnes en 1913 à 6 millions 1/2 de tonnes en 1925. Cette régression est d'autant plus considérable que le commerce extérieur français par voie maritime n'a reculé lui-même que d'environ 5 o/o seulement (1).

Le rapport entre le poids des produits embarqués et débarqués, d'une part, et le tonnage de jauge nette des navires entrés et sortis, d'autre part, est ainsi tombé, en ce qui concerne le port de Marseille, de 42 o/o en 1913 à 31 o/o en 1925. Il est facile de concevoir l'influence défavorable qu'une telle situation a exercée sur l'industrie des transports maritimes et de discerner les difficultés que l'armement marseillais a eu, de ce fait, à surmonter.

La diminution du volume du commerce extérieur du port de Marseille est, comme on le sait, la conséquence de la guerre de 1914-1918.

Cette guerre, qui eut une influence considérable sur les destinées des pays tant belligérants que neutres, ruinant certaines régions, en enrichissant d'autres, a transformé les données de l'activité économique du monde entier. Il était inévitable que, dans ces conditions, les courants commerciaux se modifiassent, eux-mêmes, à la fois dans leur importance et dans leur nature.

---

(1) Ajoutons que cette régression, qui est particulière au commerce maritime, est loin d'avoir, au point de vue national, le caractère alarmant qu'on pourrait lui supposer, puisqu'elle est compensée et même dépassée, d'autre part, par l'accroissement du volume des échanges par voie de terre (47.637.000 tonnes en 1925 contre 34.757.000 tonnes en 1913) et qu'au surplus notre balance commerciale, débitrice avant la guerre, se trouve, aujourd'hui, être créditrice. La situation nouvelle dans laquelle nous nous trouvons, en ce qui concerne spécialement la prééminence de notre commerce extérieur terrestre sur notre commerce extérieur maritime, s'explique, d'ailleurs, par le retour à la France de l'Alsace et de la Lorraine, lesquelles ont, depuis leur désannexion, poursuivi les relations qu'elles avaient nouées dans le cadre économique auquel elles avaient été rattachées à la suite de l'avant-dernière guerre.

La transformation qui s'est ainsi produite dans les échanges internationaux a, malheureusement, affecté d'une façon particulièrement défavorable le commerce extérieur marseillais, ainsi qu'en témoignent les quelques chiffres statistiques que nous venons de citer.

Il n'est pas sans intérêt d'examiner, à ce sujet, les conditions dans lesquelles ont varié, depuis 1913, les échanges de Marseille avec les différentes régions comprises dans sa sphère d'influence.

En ce qui concerne, tout d'abord, les pays étrangers, on constate que le trafic de Marseille a, en 1925, diminué du quart à l'importation (1) et de moitié à l'exportation (2).

La contraction des importations en provenance des pays étrangers est due, en premier lieu, à la diminution des arrivages de charbon anglais et allemand et de céréales russes.

Notons que les Indes anglaises ont, d'autre part, ainsi que la République Argentine, restreint leurs envois de produits alimentaires et que les importations turques, constituées, en majeure partie, par des produits agricoles, ont baissé de moitié, ce qui est considérable, même si l'on tient compte des pertes territoriales subies, depuis 1913, par ce pays.

Par contre, les Etats-Unis ont augmenté l'importance de leurs livraisons de près des 3/4 par rapport à 1913, en développant, notamment, leurs envois de combustibles minéraux.

En ce qui concerne les cargaisons sorties du port de Marseille à destination des pays étrangers, celles-ci ont sensiblement diminué par suite de la réduction survenue, notamment, dans les exportations de matières végétales en Espagne, de farineux alimentaires et de matériaux de construction en Turquie.

L'Italie, par ailleurs, n'a reçu en farines, légumes secs et produits chimiques que des quantités très réduites par rapport à l'avant-guerre. Le tonnage des métaux en-

(1) En 1913 : 4.200.000 tonnes ; en 1925 : 3.200.000 tonnes.

(2) En 1913 : 2.200.000 tonnes ; en 1925 : 1.100.000 tonnes.

voyés en Angleterre marque une diminution considérable.

Pour ce qui est de l'Allemagne, signalons que ses demandes de tourteaux de graines oléagineuses ont été cinq fois moins importantes qu'en 1913.

Il faut, en outre, constater l'arrêt de nos exportations de tuiles au Brésil et en Russie. Les envois de Marseille dans ce dernier pays, lequel a également cessé ses achats de graines oléagineuses, sont tombés de 58.000 tonnes, en 1913, à 800 tonnes en 1925.

S'il nous faut regretter que l'activité des échanges de Marseille avec les puissances étrangères ait, ainsi, subi un ralentissement sensible, il est réconfortant, par contre, de constater que le commerce de notre grand port méditerranéen avec notre domaine colonial marque, en ce qui concerne le tonnage des importations (1), une progression qui, par rapport à 1913, se chiffre par 50 pour cent exactement. Les quantités exportées (2) de Marseille sur nos colonies se sont, elles aussi, légèrement accrues.

C'est ainsi que l'Algérie et la Tunisie nous font des expéditions plus abondantes de céréales, de vins, de phosphates et de bétail.

L'Indo-Chine, dont les importations ont augmenté d'un tiers, nous fournit surtout du riz, du maïs et du coprah, et l'Afrique Occidentale française nous vend des quantités croissantes d'arachides.

Remarquons, enfin, en le déplorant, que les Indes françaises ont, pour ainsi dire, suspendu leurs envois de fruits et de graines. Par contre, Madagascar a considérablement augmenté l'importance de ses ventes de riz et de manioc.

Après une diminution passagère, qui fut une conséquence inévitable de la guerre, les exportations de Marseille vers nos colonies ont atteint et même dépassé les chiffres statistiques de 1913. Signalons, à ce sujet, que la diminution des demandes de l'Algérie se trouve largement compensée par l'augmentation des expéditions que nous effectuons à destination de nos autres colonies

---

(1) En 1913 : 720.000 tonnes ; en 1925 : 1.080.000 t.
(2) En 1913 : 900.000 tonnes ; en 1925 : 930.000 tonnes.

et, en particulier, de l'Afrique Occidentale française, ainsi que de l'Indo-Chine et de Madagascar.



Ajoutons à cet exposé descriptif, que, pour apprécier à sa juste valeur la situation actuelle de Marseille, il convient de ne pas perdre de vue l'importance du rétablissement qui s'est opéré dans le trafic de notre grand port méridional depuis 1921, année durant laquelle le tonnage des marchandises embarquées et débarquées est tombé à 4.800.000 tonnes, pour remonter depuis à 7.100.000 tonnes, soit une progression de près de 50 o/o par rapport à 1921.

En présence de ce résultat, il est permis d'espérer que Marseille retrouvera, dans un avenir rapproché, une prospérité égale à celle qu'elle a connue avant la guerre.

Le problème que pose, dans ces circonstances, la croissance du trafic marseillais nous commande de nous préoccuper des conditions dans lesquelles ce grand établissement maritime pourra s'adapter au développement du mouvement commercial et maritime. Et voici que nous touchons à cet autre élément fondamental de l'activité de Marseille : son port.



C'est seulement au milieu du siècle dernier que fut entreprise sur l'initiative de la Chambre de Commerce de Marseille la construction de nouveaux bassins indispensables au développement d'un trafic maritime auquel le havre naturel et pittoresque du Lacydon ne pouvait plus suffire.

Les travaux poursuivis progressivement depuis lors ont doté Marseille d'un établissement maritime qui, pour être considérable, n'en reste pas moins inférieur, encore, aux besoins de son trafic. Pendant les vingt années qui précédèrent la guerre, le mouvement commercial de Marseille a, en effet, presque doublé, alors que l'extension des quais du port, durant la même période, ne marquait pas une progression supérieure à 17 o/o (1).

(1) Cette proportion a été portée, depuis à 35 o/o, par suite de l'achèvement du bassin du Président Wilson.

Ainsi distancé, dans sa propre expansion, par le développement de ses opérations, le port de Marseille a connu, au cours de ces dernières années, de graves difficultés qui purent être, provisoirement, résolues, grâce au perfectionnement technique et à l'accroissement de ses installations.

Notons, à ce sujet, que la possibilité de prolonger vers le nord la chaîne des bassins actuels laisse au développement du port de Marseille une marge de progrès qui est, certes, loin d'être épuisée, et qu'en outre l'annexion à cet établissement maritime des nappes d'eau de Berre et de Caronte lui accorde des possibilités de développement presque indéfinies.

Le commerce maritime de Marseille, dont le Lacydon, petit bassin naturel de 25 hectares, fut le berceau, est appelé à disposer, ainsi pour son développement futur, d'une véritable mer intérieure, de 15.000 hectares de superficie, dont Elysée Reclus disait — c'est l'instant de le rappeler — que le fait de ne pas l'utiliser constituait un « scandale économique. »

*
* *

Par ailleurs cette magnifique surface d'eau n'est pas destinée exclusivement à accueillir des navires, puisque, sur les rivages de l'étang de Berre, fut créé, il y a quelques années, à Marignane, un port aérien dont l'essor récent semble bien justifier tous les espoirs de ses fondateurs.

Auxiliaire du navire, l'hydravion devait trouver, en effet, dans un grand port comme Marseille, une place à laquelle il avait droit, et qui est particulièrement bien choisie pour lui permettre de collaborer, sur des bases communes avec le navire, pour le plus grand bien des intérêts ainsi associés.

Par des voies qu'il nous est impossible de prévoir, avec des délais dont nous ignorons la durée, au milieu d'incidents, de difficultés et, peut-être aussi, de traverses dont la nature même nous échappe, pour aboutir à des modalités dont nous ignorons ce qu'elles seront exactement, il semble bien certain, en effet, que l'aviation s'achemine petit à petit vers une collaboration avec la

marine marchande — au lieu de la concurrence qui aurait pu se produire.

Mieux vaut prévoir qu'ignorer. Il semble donc indispensable que les constructeurs de navires et les armateurs s'intéressent au problème de l'aviation, à la construction des avions et des hydravions surtout, comme à leur exploitation. Ils doivent préparer les formules par lesquelles les deux industries, au lieu de lutter entre elles, arriveront à collaborer.

Sans qu'il soit possible, encore une fois, de savoir exactement ce que sera l'avenir à ce point de vue, on peut supposer, sans craindre de se tromper beaucoup, qu'un moment viendra où il en sera, à certains égards au moins, de l'aviation, par rapport à la marine à vapeur, ce qu'il fut, pendant une certaine période, de la marine à vapeur par rapport à la marine à voile.

Les Chantiers de constructions navales sont tout indiqués, à plusieurs égards, pour construire des hydravions. Une telle orientation de ces chantiers est souhaitable, ne serait-ce que parce qu'elle contribuera à la réalisation de cette décentralisation en matière de constructions d'appareils d'aviation que l'on souhaite, à des titres divers, depuis si longtemps déjà, et qui commence seulement à se réaliser.

Il est à peine besoin d'ajouter, d'autre part, que parmi les engins de locomotion aérienne, l'hydravion est, à certains égards, un appareil nautique. Si l'air est son principal élément et le champ de son activité, la mer, cependant, d'où il part, lui est familière, étant le milieu naturel le plus vaste où l'hydravion se pose, navigue et d'où il s'envole de nouveau. Il doit, même par gros temps, pouvoir amérir, se maintenir sur les flots, y évoluer. Il faut qu'il se prête à être remorqué facilement. Pour le rendre apte à ce double rôle d'oiseau et de navire, pour lui donner les qualités nautiques indispensables à son existence même, les chantiers de constructions navales sont d'autant plus qualifiés que, par ailleurs, le perfectionnement des propulseurs soulève des problèmes communs à l'industrie de la construction aéronautique et à celle de la construction navale.

Il ne faut pas oublier, en outre, que les Compagnies de navigation possèdent, dans le monde entier, une organisation de représentation étendue ; elles ont des rela-

tions, des habitudes et des méthodes commerciales. Elles ont, en un mot, des possibilités et elles groupent un faisceau de forces dont, pour les premières lignes que l'aviation organisera au-delà des mers, celle-ci pourrait profiter heureusement, économisant ainsi, à ses débuts, des frais généraux stériles.

Les Compagnies de Navigation peuvent, elles-mêmes, trouver dans cette collaboration un intérêt direct, en raison des profits qu'elles sont susceptibles de réaliser sous forme de commissions de représentation des lignes aériennes, profits qui, nés de l'utilisation en commun de leurs réseaux d'agences, leur permettraient d'alléger leurs propres frais généraux. Notons, également, que dans le cas où les lignes maritimes et aériennes auraient des itinéraires soudés, la collaboration des unes avec les autres serait susceptible de leur procurer, réciproquement, un appoint de recettes en passagers.

N'oublions pas, d'autre part, que l'hydravion et le navire sont susceptibles d'être encore plus étroitement associés : l'hydravion peut, en effet, jouer, en quelque sorte, le rôle de complément du navire, soit en le rejoignant en mer, après son départ, soit en le quittant, en cours de route, pour devancer son arrivée au port de destination. Cette combinaison n'est pas sans intérêt, puisqu'elle aurait pour résultat d'abréger très sensiblement la durée des voyages, tant pour le courrier que pour les passagers qui emprunteraient ces modes de transport ainsi conjugués.

Ajoutons que l'hydravion peut, dans ces conditions, trouver heureusement place à bord même du navire qui, disposant d'une façon constante d'un auxiliaire précieux, pourrait l'utiliser, avec profit, dans les circonstances les plus diverses.

Qu'il nous soit permis, enfin, de rappeler, à ce sujet, que c'est un hydravion Météore, construit par une Société filiale des Messageries Maritimes qui a assuré, durant un certain temps, à la fin de 1926, le service de la ligne Marseille-Alger, jadis desservie par les vapeurs des Messageries Maritimes. Un appareil du même type a inauguré, en 1927, la ligne aérienne Marseille-Beyrouth, reliant ainsi Marseille au Levant par la voie des airs, trois quarts de siècle, exactement, après la création, par la Société des Services Maritimes des Messageries Na-

tionales, de la première ligne régulière de navires à vapeur sur le Levant.

Ceci prouve — en dehors des enseignements que nous pourrions tirer de ces considérations rétrospectives — que notre port méditerranéen ne néglige rien de ce qui peut accroître son prestige.



Ainsi, par des moyens variés, Marseille poursuit son développement qui, provisoirement interrompu par le déséquilibre des échanges survenu à la suite de la guerre, a repris, depuis lors, et nous permet de bien augurer de l'avenir de ce grand établissement maritime.

Il n'est pas sans intérêt d'examiner, à ce sujet, les différentes conditions à la réalisation desquelles l'expansion maritime de Marseille se trouve subordonnée.

Et, tout d'abord, notons qu'il existe un phénomène économique sur lequel Marseille est en droit de compter : c'est la renaissance de certains pays, auxquels de graves vicissitudes politiques ont imposé une situation très inférieure à celle à laquelle ils peuvent normalement prétendre.

C'est le cas de la Russie qui, après avoir, avec une méconnaissance profonde des lois qui nous régissent, détruit les fondements de son économie, semble conduite, aujourd'hui, à tenter de développer ses échanges internationaux au point qu'elle se préoccupe de reconstituer sa flotte marchande, qu'elle paraît considérer, à juste titre d'ailleurs, comme un instrument indispensable à son commerce extérieur.

C'est également le cas de la Turquie dont le commerce extérieur demande, pour être régénéré, une longue période de travail et de paix, qui permettrait à ce pays de reprendre dans le mouvement international des échanges un rang correspondant à sa valeur économique.

Le Levant, lui-même, que des puissances européennes ont reçu le mandat de guider et seconder, est susceptible, dans un avenir évidemment éloigné, d'entrer dans une ère de prospérité comparable à celle qu'il a connue à l'époque romaine.

En Extrême-Orient, les Indes poursuivent leur déve-

loppement. Pour ce qui est de la Chine, celle-ci traverse une crise intérieure dont le dénouement permettra, espérons-le, d'entreprendre la mise en valeur des immenses richesses qui font du vieil Empire du Milieu un des pays les plus abondamment pourvus en matières premières indispensables à l'industrie moderne.

En dehors de l'amplitude que pourront donner au développement du port de Marseille la renaissance économique ou la mise en valeur de ces différents pays, cet établissement maritime est appelé à se trouver à la tête d'un courant d'échanges important et nouveau quand l'aménagement du cours du Rhône aura été réalisé.

Compte tenu du bas prix des transports fluviaux, Marseille disposera, alors, des avantages d'une voie de pénétration internationale auxquels aucun autre port méditerranéen ne saurait prétendre et qui feront d'elle, à ce point de vue, l'égale des grands ports de l'Europe Septentrionale, tout en lui assurant sur Gênes une supériorité incontestable.

Ajoutons, enfin, que la réalisation d'un autre projet, celui de la construction du chemin de fer transsaharien, œuvre de longue haleine, est de nature à favoriser également l'extension du trafic marseillais, en mettant notre port méridional en contact plus intime avec notre domaine africain et en lui permettant, d'autre part, de resserrer les liens qui l'unissent à l'Amérique du Sud.

*
* *

En dehors de ces considérations particulières à l'avenir de Marseille, il en est d'autres qui, bien qu'elles revêtent un caractère d'ordre général, ne sauraient être passées sous silence.

Il convient, tout d'abord, de rappeler, à cet égard, que les échanges entre les peuples obéissent à une loi rigoureuse, qui est une loi d'équilibre. Or, la guerre, en bouleversant l'économie des peuples, ainsi que nous le rappelions précédemment, a rompu l'équilibre des échanges qui s'établissait, auparavant, avec une facilité relative, entre les besoins et les ressources du monde, parce que ses diverses parties se trouvaient, alors, à des degrés différents de culture et d'activité : la variété des conditions permettait aisément l'ajustement des besoins.

De 1914 à 1918, les grandes puissances européennes, consacrant toute leur activité à faire la guerre, ont dû diminuer considérablement l'importance des livraisons de produits industriels qu'elles faisaient aux pays étrangers, tout en continuant, néanmoins, à leur acheter des quantités croissantes de matières premières. Poussés, à la fois, par la nécessité de parer à la défaillance de leurs fournisseurs habituels et par le désir de s'affranchir de la dépendance dans laquelle ils se trouvaient vis-à-vis de ceux-ci, les pays en question profitèrent de ces circonstances pour créer ou développer sur leur propre sol les industries destinées à transformer leurs matières premières en produits manufacturés dont la fabrication était autrefois l'apanage de l'Europe et des Etats-Unis.

C'est ainsi que des pays qui étaient, jadis, complémentaires de l'Europe, sont devenus des unités économiques indépendantes, et certains se sont même mués en véritables concurrents.

On s'explique facilement, dans ces conditions, le caractère à la fois ardent et grave des discussions auxquelles ont donné lieu, depuis la fin de la guerre, les négociations internationales relatives à des questions douanières, et l'on comprend les difficultés que présente, actuellement, la coopération internationale dans le domaine économique. Il est facile de concevoir, dès lors, l'importance du problème que pose le rétablissement des échanges internationaux dans cet état d'équilibre, voisin de la stabilité, qui est seul susceptible de créer une ambiance favorable au développement économique des diverses parties du monde.

Personne n'ignore l'intérêt que ces questions présentent pour un pays qui, ayant, comme le nôtre, perdu les précieux avantages que lui conférait sa prééminence financière, doit, sous peine de déchoir, amplifier l'importance de ses exportations, pour être, finalement, en mesure d'équilibrer, sans artifices, sa balance des comptes, sur laquelle pèsent aujourd'hui, comme on le sait, de si lourdes charges financières.

Nous avons indiqué précédemment que, depuis la guerre, notre balance commerciale était devenue favorable, après avoir été déficitaire durant de longues années. Bien que cette situation nouvelle résulte, en grande par-

tie, du retour à la France de l'Alsace et de la Lorraine, on peut, néanmoins, compte tenu des charges que nous a imposées la reconstruction de nos régions dévastées, discerner dans ce revirement un symptôme de notre redressement économique qui autorise tous nos espoirs et nous invite à persévérer dans nos efforts.

Est-il besoin d'indiquer, à ce propos, que l'avenir du port de Marseille se confond, dans une certaine mesure, avec celui de notre pays, et qu'il faut doublement souhaiter, en cette occurrence, que l'industrie et le commerce, secondés par ceux qui ont mission et charge de gouverner la France, parviendront à lui donner le rang qu'elle doit occuper dans le commerce international

La question est d'importance et présente un intérêt singulièrement élevé, si l'on veut bien se souvenir des lois économiques qui, aujourd'hui, comme au cours des siècles passés, dominent la vie des peuples, et en vertu desquelles l'histoire de tous les pays du monde se noue et se dénoue dans les relations d'échanges.

Nous ne saurions trop insister à cette occasion, et c'est en le faisant que nous souhaitons terminer ce résumé, sur la gravité et, répétons-le, car il n'y a pas d'autre mot, l'importance de ces questions qui ne sont en réalité que les faces diverses d'une seule et même question : l'aménagement économique du monde, les relations économiques des peuples, leurs conséquences.

Que ceux qui nous dirigent arrivent à comprendre, rompant avec on ne sait quelles données archaïques, dogmatiques et théoriques, ce que sont les problèmes économiques, ce qu'est leur rôle, et un grand, un immense progrès sera réalisé sur ce que nous avons la tentation, pour user d'un doux euphémisme, d'appeler « le romantisme » dont nous avons tant souffert. Les lois et les vérités économiques auxquelles nous songeons si elles sont de tous les temps et ont toujours de l'importance, ont, à l'heure actuelle, une valeur relative plus grande que jadis — il y a exactement 13 ans ! Et puis, nous ne sommes plus en situation de nous offrir le luxe de ne pas écouter leurs enseignements — d'ailleurs généralement assez simples.

On parle volontiers d'évolution, d'adaptation aux nécessités nouvelles, à la vie moderne... Ah ! qu'il serait

**donc souhaitable — et profitable autant qu'urgent — que certaines réalités économiques fussent enfin comprises et que, comprises, elles inspirassent les décisions et les actes nécessaires...**

**Reconnaissons-le humblement — ne serait-ce que pour changer de méthode — nous avons des progrès proprement immenses à faire dans cette voie.**

GEORGES PHILIPPAR.

***de l'Académie de Marine***

***Président des Messageries Maritimes***

# *L'avenir du Port de Marseille*

Un qualificatif heureux a été appliqué un jour à Marseille, qui, je le suppose, doit revenir fréquemment dans ce numéro de nos Cahiers, c'est celui de « Porte de l'Orient ».

Porte ouverte sur la mer, par où tous les pays du monde viennent apporter leur tribut et beau sujet d'allégorie pour exposition coloniale.

Hélas, la vie commerciale moderne est peu sensible au charme des images, elle trouve qu'une porte doit être ouverte ou fermée, et exige encore de trouver au-delà la satisfaction de toutes ses exigences.

En ce sens l'architecte de cette porte de l'Orient qu'est Marseille, a peut-être manqué un peu de prévoyance. Car à tout prendre, qu'est-ce qu'un port?

Tous les dictionnaires sont d'accord là-dessus : « c'est un point du rivage où les navires trouvent un abri naturel ou artificiel ».

Définition dont il s'ensuivrait que les ports ne sont faits que pour les navires, et si nous devions nous en tenir là, il n'y aurait bientôt plus ni navires, ni ports.

Car enfin, puisqu'à propos de Marseille, il ne saurait être question de navires de guerre, ce qui justifie l'existence d'un navire de commerce, c'est le transport de la marchandise et si le navire de commerce a besoin d'un port, c'est pour y prendre ou y déposer de la marchandise.

La définition du port doit donc être:

« Un abri naturel ou artificiel où les navires peuvent procéder à leurs opérations commerciales. »

Porte ouverte sur la mer pour les navires, oui, mais aussi porte ouverte sur l'intérieur pour la marchandise.

Marseille, porte de l'Orient, est ouverte en grand vers

le large; le plan d'eau de son port, le développement de ses quais et de ses voies ferrées, son outillage, ses bassins, ses ateliers, offrent aux navires de tous tonnages encore essoufflés de leur long effort, l'abri sûr et commode, l'organisation méthodique des manipulations qui leur assure une rotation rapide et les soins nécessaires à ceux que la mer a meurtris.

Le premier port de France est également un des premiers ports du monde et nous pouvons en avoir le légitime orgueil.

Mais, pour alimenter ce magnifique instrument de travail, que possède Marseille?... Y voyons-nous aboutir comme au Havre, comme à Hambourg, comme à Anvers, un fleuve large et puissant qui vient du cœur du pays et apporte vers la mer par sa voie économique et sûre les produits à échanger contre ceux du dehors?

Y voyons-nous comme à Dunkerque, un réseau serré de canaux que le génie humain a substitué à ces « chemins qui marchent »?

Non, Marseille est desservi par une voie ferrée; et beaucoup se souviennent des angoisses de 1914, où un simple pétard dans le tunnel de la Nerthe eut embouteillé complètement le port et arrêté la mobilisation africaine.

La magnifique porte sur la mer, est à peine entrebaillée vers l'intérieur de la maison.

Si bien organisée qu'elle soit, la voie ferrée est précaire et par dessus tout, très onéreuse. L'exemple était typique, avant guerre, et il n'a pas dû beaucoup changer depuis, d'une caisse de champagne, partant des environs de Reims à destination du Japon, et qui avait intérêt à aller s'embarquer à Hambourg parce qu'elle évitait ainsi quelques kilomètres de voie ferrée française.

La marchandise empruntera toujours la voie la plus économique; c'est un axiome qui pèse lourdement sur notre marine marchande et qui entrave le développement de plusieurs de nos ports, et particulièrement de Marseille.

Les voies économiques, ce sont les canaux et les rivières.

Mais alors, l'architecte de notre porte sur la mer n'a peut être pas été tout à fait aussi imprévoyant qu'il semble au premier abord, car non loin de Marseille coule

une voie navigable qui pénètre jusqu'au cœur de la France.

Et si Marseille emprisonnée dans son cercle de collines a su les percer pour sa voie ferrée par un des plus longs tunnels du monde, elle a su les percer une fois encore pour que ses chalands et ses allèges puissent rejoindre cette grande voie naturelle de pénétration et d'exode qu'est le Rhône.

Le canal de Marseille au Rhône est enfin l'avenue nécessaire par où les produits des peuples d'Orient pourront pénétrer facilement vers l'intérieur, tandis que les produits de France viendront par la même voie les remplacer dans les cales de nos navires.

Tant que Marseille industriel a pu absorber la presque totalité des produits importés par son port et ne réexpédier vers l'intérieur que les produits riches, capables de supporter de gros frais de transport, la situation est restée normale.

Aujourd'hui, Marseille industriel n'a pas déchu, au contraire, mais les tonnages des navires ont augmenté considérablement; la capacité d'absorption doit être infiniment plus grande, et le moment n'est pas loin où, si le port devait se contenter d'alimenter la ville et de n'expédier que des produits riches, il devrait marquer le pas et renoncer à suivre le développement de ses concurrents étrangers.

Il lui faut un exutoire, cet exutoire existe, c'est le Rhône, et son antichambre, l'Etang de Caronte.

On a dit faussement que Marseille ne pouvait pas suivre la loi commune qui veut que les villes marchent vers l'Ouest. Le tunnel du Rove prouve le contraire.

C'est vers l'Ouest que doit s'étendre Marseille et ne pas bouder l'étang de Caronte en laissant à d'autres le bénéfice d'une situation naturelle qui s'imposera inéluctablement et de plus en plus chaque jour.

Le port de Marseille devient trop petit, c'est un fait. Divers projets d'extension sont étudiés. Ils seront très coûteux, donneront plus d'aisance aux navires, mais pas une tonne de trafic supplémentaire.

Caronte au contraire, qui est son prolongement normal, non seulement n'altérera en rien son activité actuelle qui est en position d'équilibre avec sa faculté d'ab-

sorption (1), mais amènera tout un trafic nouveau de marchandises attirées par une voie de pénétration économique.

C'est en vue du développement du port de Marseille qu'il faut s'assimiler Caronte et le Rhône.

GASTON FRAGER.

*Directeur du « Lloyd Maritime »*

(1) Le trafic 1927 est sensiblement égal au trafic 1913.

# Marseille

*J'ai mis bien longtemps à aimer Marseille, parce que j'y ai passé une enfance fort malheureuse, dans un milieu abominable, l'écume de l'Archipel. Ce n'est que quelques années après l'avoir quitté que j'ai compris qu'il y avait derrière le Marseille mercantile et féroce, insoutenablement vulgaire et crapuleux contre lequel je m'étais toujours heurté, un autre Marseille, je ne sais pas si porte de l'Orient, mais certainement porte de ce merveilleux pays qu'on appelle la Provence et que, brutalement fermée sur mon nez, elle m'avait interdit.*

*Alors, le prestige du souvenir aidant, je m'aperçus de mille choses dont je ne m'étais pas douté dans mon adolescence, que je n'avais même pas aperçues, et je sentis le charme de cette ville splendide, le pathétique étrange de sa situation de centre industriel et commercial au milieu de son paysage de rêve, de son site magique. Je retrouvai l'Estaque dans les extraordinaires dessins de Gustave Moreau, oui, si singulier que cela paraisse, c'est dans une salle du sombre musée de la rue La Rochefoucault, un soir d'hiver, que je découvris le sens de Marseille.*

*Et puis j'y revins, à plusieurs reprises, agacé parfois, presque toujours ébloui, Entre temps, j'avais découvert une vérité dont on s'avise assez peu, c'est que le véritable Marseillais, c'est le monsieur qu'on trouve peint dans les portraits de Ricard et non pas Tartarin, qui n'est qu'une caricature, un Marseillais pour faire rire. Le*

*Marseillais est un personnage grave et méditatif, infiniment racé, le dernier des gallo-romains. Cette découverte m'a tellement fait plaisir que depuis, chaque fois que j'ai rencontré des gens de l'espèce tartarinesque, j'ai décidé qu'ils n'étaient point de Marseille, mais qu'ils appartenaient à la race des métèques, qu'ils provenaient d'un mélange : pour ne pas démentir ma théorie, qui d'ailleurs est exacte, car je me suis rarement trompé.*

*Francis de MIOMANDRE.*

# *Élection de ma Cité*

(VARIATIONS SUR DES THÈMES POSÉS AILLEURS)

Je suis né d'une race dont le sang, comme sur un blason, est étrangement écartelé. Peut-être raconterai-je quelque jour en détail ce mélange de douaniers piémontais, d'aristocrates roumains, de petits bourgeois flamands, de pianistes et de typographes joueurs de clarinette, de ténors de bravoure et de *prime donne* promenant le bel canto dans les deux hémisphères...

Mais ma mère et quelques autres braves femmes, Rose, Madeleine et la Rignier, m'affirment que j'ai pris le sein d'une nourrice qui a mal tourné, rue Paradis, que j'ai usé mes petites fesses, de la place des Camoins au chemin de Maupas. Et les cartons verts de l'Etat Civil, remparts de la certitude historique, se portent garants que je vins au monde dans un moulin à eau, commune de Marseille, quartier de Saint-Antoine.

Eh bien ! peu m'importe ! Si je n'étais pas né à Marseille, j'y eusse voulu l'avoir été. Chacun de nous est seul responsable de sa naissance, de ses naissances. Je suis né un peu partout, dit mon ami Schuwer. On naît tous les jours un peu, banalité, Mirabelle ! dit Aragon. Les mystères et les fatalités de l'hérédité me semblent d'aimables chinoiseries. Marseille est ma ville et la France mon pays, parce que je veux bien. Et c'est parce que je le veux, à cause de ce consentement, que j'en jouis pleinement. On vit l'auvergnat Barrès se faire prince lorrain de père en fils : où voulez-vous que je m'enracine, rétorquait Gide ? Mais où bon vous semblera, parbleu ! Trouvez quelques bonnes raisons...

C'est sur le Quai de Rive-Neuve que j'écrivis les premiers vers que je n'aie pas jetés, c'est du côté de La Mer que se rompirent devant moi les vannes de l'amour,

c'est au Vieux Port que se noua la plus fraternelle amitié qui soit, celle qui m'unit à notre Brauquier ; je dévorai les symbolistes au sommet du boulevard Garibaldi ; je fus soldat à la caserne de Mempenti où j'entrais par la porte et sortais par le mur ; j'embarquai à la Joliette, comme j'avais vingt ans, pour vivre ma vie. Tout cela ramassé dans ce trésor : trois années d'adolescence, la longue flamme dont une existence reste éclairée. Tout cela dans Marseille, par Marseille.

Marseille, élection de ma cité.

Election, je dis bien. Sans trop jouer sur le mot, j'en tire tout ce qu'il peut m'accorder. Election, car j'ai choisi ma ville, comme font les citoyens, dans l'entière liberté de mon suffrage. Election, car la ville par moi élue, je la sens qui devient pour moi tout simplement, absolument, comme on dit du peuple d'Israël, la Ville Elue. Election, car c'est aussi, hélas, comme le domicile en droit : il y a souvent loin de celui qu'on élit au réel que l'on habite. Et c'est ainsi que ma vie s'écoule dans des villes qui pour être réelles ne me semblent pas moins irréelles au regard de la réalité, lointaine de mes yeux mais présente à mon cœur, de la cité que j'ai choisie pour mienne.

Mon témoignage n'est peut-être pas le moins efficace, car il n'est pas ourdi dans l'habitude, les complicités de mille séductions quotidiennes ne sollicitent pas sa faveur, il est libre depuis longtemps d'attaches trop temporelles. J'apporte le témoignage de celui qui est venu, qui est parti, qui revient et repart, de celui qui ne fait que passer.

Dès le premier départ, le jeune vin du lyrisme dont mon cœur était grisé, s'unissant au traître roulis qui, passé les môles et les balises, guette les navires, me faisait chanter, en des hymnes de cet âge, que je porterais en moi et possèderais à travers le monde entier la cité que j'abandonnais. Et de fait, perdu bientôt après sur la cime d'un mont africain, je me persuadais qu'une poussée de main me suffirait pour chasser l'obstacle de l'horizon, et je sentais, à quelque odeur, que ma cité se trouvait là-bas, dans le sens où pointait une main chérie.

Si je faisais au contraire quelque stage téméraire au-dessus d'un certain parallèle, en Bourgogne par

exemple ou plus loin dans le nord exotique, je me découvrais une mélancolie coloniale : mes vœux et mes pensées, comme dit Laërte en Danemark, se tournaient vers Marseille la métropolitaine...

Quand je cherchais autour de la Méditerranée les suaves analogies des villes, des ports et des races, c'était à Marseille, étalon de précieuse matière, échelle de la vie charnelle, que mon cabotage ramenait, pour les mieux goûter, toutes les « marines », celles de Naples, d'Alger, de Barcelone, — à la Place de Lenche le Petit Soco de Tanger, au mont des Accoules les vicoli de Gênes, aux chambres de la rue Bouterie les tannières de l'amour barbaresque, aux pêcheurs du vallon des Auffes tous les bateliers de Bizerte à Port-Bou, aux nervi de Victor-Gélu tous les beaux marlous de tous les bas-fonds marins.

Plus tard enfin, lorsque beaucoup d'autres lieux dans le monde m'eurent fait fête, c'est à la terre qui m'apparait à mon gré chargée d'aïeux, à la ville délibérément élue par moi que s'adressait mon dernier mot.

Certes, où que je sois, moi qui ne fais que passer, je vois sans cesse l'image de ma ville comme balancée par le doux hamac de la navigation sur cette ligne horizontale que tracent au loin mes souvenirs. Elle paraît et disparaît : tantôt ses masses les plus fières, bâtisses, cathédrales, montagnes déjà mortes et rigides, s'enfoncent, se tassent, et je demeure au bastingage d'arrière, contracté, le cœur sec, toute vue brouillée par l'amertume ; tantôt je vois se dégager peu à peu, des pudeurs violettes qui les voilaient, les collines dans leur nudité, les Iles, la Vierge, et c'est alors, quand sur tribord se met à défiler le sourire amical d'Endoume et du Pharo, que mes yeux se mouillent et que je rentre en possession de mille objets précis et situés : un clocher, l'arche d'un viaduc, telle cheminée d'usine, ce bouquet de tamarins... Car tout départ est un abandon total et ne laisse rien appréhender, même des lieux favoris et des plus chers objets, que d'étranger, de révolu pour l'âme qui se complaît à s'abîmer encore ; tandis que le retour est une renaissance, la découverte du monde par un enfant qui porte autour de soi une main de propriétaire originel.

Peu de villes, comme Marseille, miroir centripète,

flammes concentriques, cible des vœux, soulèvent à gros bouillons des fleuves de sang venus des espaces cardinaux : mes souvenirs les descendent, convergent et se retrouvent, confondus et régénérés, dans ce cœur. Ils y viennent du nord, quand j'ai seize ans, innocents et surpris par la fureur du train dont chaque bond égoutte un peu d'anciennes pluies, puis soudain rajeunis et réchauffés par l'aurore dans la Crau, où le parfum du thym, la présence de quatre cyprès me font déjà les signes irréfutables de ma race ; ils y viennent du sud, quand un petit garçon, fier de voyager seul, débarquait parmi les fanfares d'une fête nationale qu'il s'estimait bien due ; ils y viennent à bicyclette, dévalant, dans un tourbillon blanc, les routes qui apportent de l'ouest l'odeur des vendanges jusqu'aux chais du port; et de l'est enfin, ils quittent avec joie le double azur de la Côte aux grâces déjà sirupeuses et quasi orientales pour venir s'effondrer dans les torrents de feux, les cris de fer et le tumulte des puissances qui soulèvent ma ville, ma cité sans cesse retrouvée, qui chaque fois me ressuscite, à qui je restitue chaque fois une chair nourrie par l'exil et les ivresses d'une âme thésaurisée.

Gabriel AUDISIO.

[illegible] entre des [illegible] à gros bouillons des fleuves de sang, ceux des espaces [illegible] très souvent [illegible], convergent et se retrouvent, confondus [illegible]. Ils [illegible] du Nord quand [illegible] innocents et surpris par la [illegible] un peu d'anciennes [illegible] jamais et réchauffés par l'[illegible] dans la [illegible] où le parfum du thym, la présence de quatre [illegible] font déjà les signes [illegible] de ma race ; ils [illegible] du sud, quand un petit garçon, [illegible] de voyage [illegible] parmi les [illegible] qu'il s'estimait bien dur ; ils y [illegible] à [illegible], devant, dans un tourbillon blanc, les routes qui apportent de l'ouest l'odeur des [illegible] jusqu'aux abords du port, et de l'est enfin. Ils quittent avec lui le [illegible] de la côte aux [illegible] déjà [illegible] et [illegible] pour venir s'étendre dans les [illegible] de [illegible], les [illegible] de [illegible] et de [illegible] des [illegible] qui soulèvent ma ville, ma cité sans cesse retrouvée qui, chaque fois me ressuscite, à qui je restitue chaque fois une [illegible] meurtrie par l'exil où les [illegible] d'une âme [illegible].

Gabriel AUDISIO

# Rue Cannebière... (France)

Savez-vous ce qui m'a surpris tout d'abord, le jour où, pour la première fois, je me suis trouvé sur la Canebière ? Ceci : on ne peut pas aller autre part que sur la Cannebière en arrivant à Marseille. Une complicité topographique nous y pousse. Au Havre, à Dunkerque, à Bordeaux, à Boulogne, il faut chercher la ville et son centre de gravité quand on quitte la gare. A Marseille, laissez-vous glisser, et, tout naturellement, par les pentes que coupent aujourd'hui l'escalier monumental, vous descendez au cœur de la ville.

C'est là, rue Cannebière, qu'elle aboutit, se résume, s'agite, s'ébroue, flane, brasse des affaires, potine, se dispute, s'embrasse, s'encanaille, s'évertue, résonne sous les coups du soleil, s'applatit sous la poigne du mistral et vous offre la mer du vieux port qui prolonge sans effort le pavé du vieux quai, lequel s'ajuste au trottoir de la vieille rue Cannebière, précisément.

Et c'est mieux qu'une perspective figée, c'est un arrangement de tous les jours, une formule heureuse que le pont transbordeur met entre guillemets, hall de gare, marché, carrefour, entrepôts de types humains happés un moment par les terrasses des cafés. Le rang social du Marseillais se reconnaît à ce signe qu'on le rencontre rarement au café dès qu'il a réussi. Par contre c'est là qu'il s'essaie, s'entraîne, à ses débuts. Il y a des marchands, aujourd'hui opulents, qui ont commencé au Glacier avec un crayon, un bloc-notes et le téléphone de l'établissement. Le fisc devrait passer ses journées à jouer aux dominos pour tout comprendre.

Seconde impression : sur la Cannebière le bruit des

voix couvre le bruit des pas. Cette foule s'écoule, elle ne marche pas. On les croirait en savates ces promeneurs que rien ne presse, pas même le souci d'être exacts au rendez-vous pris. A Marseille c'est la couleur qui fait du bruit.

Une crainte : la couleur et le mouvement se retirent, remontent on dirait et, par plaques, s'éteignent. Déjà la marée des banques, avec leurs façades de prisons pour gens du monde, monte du quai des Belges et gagne la place de la Bourse. Un cinéma, avec ses affiches de ménagerie, a chassé un café où Pelletan s'était assis et où Peysson offrait des fleurs. Si, par malheur, la Canebière devenait rectiligne, mieux vaudrait la vieillir que la déformer, chasser ses tramways qui chantent sur leur rail, emporter ces pylones au bout desquels de la lumière trempe dans un verre d'orgeat et accrocher, ainsi qu'on le voit sur d'anciennes gravures, une antique lampe à huile sur un câble tendu en travers de la rue, afin qu'ayant perdu son visage actuel la Canebière retrouve au moins son caractère d'autrefois. Le Marseillais, qui est révolutionnaire conservateur, applaudirait.

Remarques: Les gens qui arpentent la Cannebière sont discrets. La confusion des langues les dispense d'écouter ce qui se dit autour d'eux.

Les femmes ont des yeux qui parlent espéranto, idiome universel.

Les hommes ne sont jamais mélancoliques. Ils se promènent pour se distraire. Dans les villes du Nord on ne se promène pas. On va d'un endroit à un autre. Sur la Cannebière on ne va nulle part.

La Cannebière est un trompe l'œil. Elle a une manière à elle d'accueillir son monde. Elle rit. Elle donne l'illusion du commerce facile, de la vie insouciante. A voir. Engagez-vous donc dans le laminoir des rues voisines, cherchez le contact, négociez et vous verrez aussitôt apparaître l'envers du flâneur entrevu et vous apprendrez que s'il faut trois Grecs pour rouler un Arménien il faut trois Arméniens pour rouler un Marseillais. La Cannebière est un guêpier.

Seuls, prennent avec elle leur revanche enchantée les pieux noctambules des nuits marseillaises. Eux seuls connaissent sa largeur. Eux seuls savent qu'un poème de Brauquier occupe sa longueur, que la nostalgie des

départs vous attend au bout du dernier vers et du dernier trottoir, devant la *Nautique* trop blanche et qui ne part jamais. Eux seuls savent que la politique remise ses proses opposées dans les mêmes fourgons, *Provençal* et *Marseillais,* à l'heure dite, fraternellement, pour gagner les mêmes trains et s'en remettre aux mêmes marchands du soin de joindre à peu près les mêmes lecteurs. Cannebière, confessionnal des subtilités méditerranéennes !

Cannebière, dernière rue où l'on cause ! Havre des frénésies de l'argent et de l'amour ! Cannebière, creuset des fureurs et des pardons, des enthousiasmes et des haines, j'ai connu tes surprises et savouré tes trahisons ! Terrasse qui descend sur le miroir qu'enlacent doublement les maisons du vieux port ! Seuil de départ et de retour où l'amitié jette l'ancre et où les souvenirs pavoisés se balancent ! Qu'est-ce donc qu'une Cité si elle ne charrie pas dans son histoire un attrait permanent, des artistes et des marchands, l'orgueil de vivre au soleil et d'attendre dans l'ombre chaude ?...

Une nuit, des filles échevelées descendaient en courant la Cannebière vers le vieux port. Elles portaient des cierges, un Christ de bois et une branche de buis parce que l'une d'elles venait de mourir, assassinée, dans un bar. Un gardien de la paix leur donna son scapulaire. C'était un Corse.

PIERRE AUDIBERT.

# La vieille Ville et les Ports

Dans ce souvenir d'enfant, un Marseille fantôme, mais déjà reconnaissable, s'est marqué en moi durablement: le musoir d'un môle, la nuit; des fanaux de rade; un bruit d'eau calme puissamment foulée. Contre le musoir, haute au-dessus de ma tête, glisse une grande masse illuminée où brille doucement un feu vert. Une voix d'arraisonneur interpelle. En haut, une voix sonore, trainante, répond : *Chandernagor*...

Dans la tranquillité des ports nocturnes, ce grand mot oriental qui résonne...



Des marchands ont fondé Marseille. Comme ils étaient grecs, il y a eu plus tard un malentendu poétique. On s'est plu à penser qu'ils avaient joué enfants dans la vallée de Tempé, cultivé les arts, bâti des temples. Dans les cérémonies officielles, au cours des toasts, c'est l'habitude ici de rappeler de flatteuses origines, Puvis de Chavannes et le jeune Anacharsis mêlés. On a parlé d'une Athènes des Gaules. Les Marseillais ont cru devoir élever sous un platane un buste au Chanteur aveugle: *Les descendants des Phocéens, à Homère.*

Mais ces marchands phocéens n'ont vraiment fondé qu'un comptoir, qui prospère encore.

Ce n'est pas vers Longchamp, aimé des promeneurs dominicaux, ni vers Saint-Giniez assoupi dans le silence distingué du confort, qu'on trouve Marseille.

La ville reste dans les limites où elle a tenu si longtemps tout entière, au bord de la pièce d'eau verte qui fut hier encore le port unique, entre le Cours et la

Tourette, vers les môles nouveaux. Elle est sur le chemin même de sa vocation maritime, là où depuis plus de vingt siècles elle poursuit son tête à tête avec la mer. Derrière quoi il n'y a rien qu'une maçonnerie d'habitation, sans caractère, sans histoire, sans élan vers l'avenir.

La plus ancienne ville des Gaules n'a pas un vestige d'antiquité. Mais ce qu'elle garde d'un passé récent c'est là qu'on le retrouve, dans l'ordure humide et la saumure marine des ruelles.

Celà commence avec le Lacydon primitif. Elle n'a rien de plus beau que ce vieux port qui gonfle ses voilures dans les matins d'air bleu, sous la pierre ponce des Accoules.

Devant la mairie, d'un faste provincial du grand siècle, il y a des filets de pêche. La vieille ville, à ses côtés, s'allonge sur la rive peuplée de caboteurs et de barques, et gravit derrière elle, carriée, béquillée de poutres, pavoisée de lessives ménagères, les pentes douces de la butte.

D'anciens hôtels du négoce ou de petite seigneurie sont dans ces méandres. Logis à meneaux de M. de Cabre, un peu de moyen âge et de Renaissance en plein marché à la tripe. Maisons du chevalier Marin, capitaine des galères, de Franciscou, du sire de Belcodène parmi les pêcheurs, les nègres et les filles. Boiseries sculptées, fenêtres à petits carreaux, fer forgé, sourire de la Régence dans la marée des sardines des rougets et des daurades.

Marseille y montre déjà son cosmopolitisme, un cosmopolitisme familier qui a obtenu l'indigénat: Italiens de tous les métiers et leurs épiceries trop pleines où fermentent les coulis de tomates; matelots des Cyclades qui clament des mélopées dans les bars grecs; Syriens émigrants, gitanes, tondeurs de chiens ou vendeuses de dentelles aux cheveux huilés.

Là-haut, grouillante comme ce fromage sarde habité de vermine, la Grand'Rue débride d'un long trait l'amas des masures. On peut s'enfoncer avec elle au cœur de l'archisaloperie, on reste sous le signe de la mer. Ces noires ruelles déclives sertissent au bout de leur tranchée une radieuse enluminure du Vieux-Port. A l'aube, quand bruit seule l'eau de voirie dans les ruisseaux, on

entend dans ces parages l'appel des pilotes sous les fenêtres des camarades endormis. Il y a eu, clouées aux portes, des figures de proue d'anciens voiliers. Qu'est devenue cette Hermione aux seins gonflés qui se frappait d'un poignard ?

Un drame en rade et tout s'émeut ici, car tout tient à la mer. Je me souviens d'un jour de naufrage : les cris aux fenêtres, la foule qui courait, les noyés ruisselants dans ce coin d'Hôtel-Dieu où l'on se ruait...

Vénus même y est navale. Les Marseillais appellent *les bricks* les quartiers où sont les filles, à cause des brick-goélettes qui allongeaient en rang serré devant elles leurs bout-dehors chargés de focs.

Il est curieux aussi de penser que le plus ancien écrivain occidental connu, dont le génie tout entier appartint à la mer, est né dans ce cubage d'air où tient la vieille ville. C'est peut-être à travers les ruelles du Panier, au soleil de la place des Moulins, sur la hauteur venteuse de Saint-Laurent, dans l'ordure du poisson et et de la tripe, c'est dans une maison dont la place est dans ces maisons, rue Théologale, rue des Ferrats, rue Bouterie, qu'il a calculé la latitude de Marseille et l'inclinaison de l'écliptique, et qu'un jour il est rentré de ses lointaines navigations. Parti de ce vieux port où ce matin évolue le *Corazon-de-Jesu* chargé d'oranges, il avait atteint des pays inconnus perdus dans la solitude des mers nordiques. Le pays de Thulé, rêve des ballades allemandes, et dont la romance d'opéra soupire tous les soirs le nom, où en fut-il parlé pour la première fois au retour de ce premier voyageur ? Là où brillent les lanternes d'Aline et de Madeleine ?

Tout cela débouche soudain en plein ciel, sur la terrasse de St-Jean, devant la mer. Et voici, à perte de vue, la ville des Ports ; voici Marseille.

Au pied de la butte, sur l'esplanade, un peu de passé vénérable retient encore : l'aïeule menue autour de qui foisonne la vie, la petite église de la Major, ramassée, enfoncée dans le sol, qui n'est plus à l'échelle de rien au seuil de la Cosmopolis navale. Les Elevateurs de grains, non loin derrière elle, cube de ciment armé, tout flanqué d'absides, cathédrale neuve de l'industrie, montent d'un autre élan et d'une autre masse dans le ciel.



A perte de vue, les blancs étagements des *liners,* la cohue indistincte des cargos, le vol des oiseaux côtiers, un lointain couronné de gazomètres, ballonné de vapeurs blanches...

« Si vous voulez la voir, la reine basanée », chante un de ses plus fameux poètes, c'est ici qu'il faut venir. C'est ici qu'elle vit, qu'elle s'élance.

Sa jetée, sans arrêt, a poussé ses blocs sur la mer, rognant le rivage quand le rivage la gênait, laissant échoué parmi du matériel portuaire et des bars de dockers un ancien cap que des carriers achèvent de dépecer, alignant des môles, des hangars.

*Plus l'espace est accru plus l'arrivage augmente !* s'écrie le poète. Elle enserre à présent dans ses bassins la multitude fumante des navires. Avec ses courriers domestiques de l'Algérie et de la Corse, le premier bassin, sous l'esplanade, est déjà du passé. Mais dès les docks frigorifiques d'Arenc, c'est la grande aventure moderne de la mer.

Dans les hangars qui sentent l'anis, tout ce qui s'entasse de marchandises recompose l'univers. Le monde entier est dans ces môles en proie aux remorqueurs, aux écluses, aux norias, aux grues électriques, aux ponts tournants, aux chalumeaux oxhydriques, s'emplit, se vide, siffle, arrive, part à gros bouillons sourds d'hélice. L'étamine de tous les pavillons. Peninsulars chamois, beaux courriers blancs et noirs des Messageries Maritimes qui masquent des môles entiers, tous les *tramps* vagabonds, tous les cargos depuis les riants scandinaves qu'étouffent et enfoncent leurs blondes cargaisons de planches, jusqu'aux charbonniers désolés de Barry-docks, éternellement noirs, où pend l'Union-Jack décolorée.

Il faut voir par certains crépuscules avivés de mistral, fumer tout cela de toutes les poussières, de tous les déchets du maïs, des blés, du coprah, tourbillons jaunes du soufre, tourbillons noirs du cardiff, tourbillons lie-de-vin des bauxites.

Et vers tout cela Marseille grouille en longs cheminements de camions : un charroi puissant tremble aux

jambes de sept cent mille habitants. Les filles même des bars américains, qui lisent comme les négociants le *Sémaphore,* accourent sur ce chemin nourricier des môles, vers l'emplacement annoncé des navires, vers l'ami intermittent de quelques nuits. *Nippon Yusen Kaisha, at the end to right. Anchor line, middle to the right...*

Une agitation qui ne s'apaise que dans le fourmillement des fanaux et des lampes à arc, ou qui se recueille alors dans quelque fosse de radoub, pleine de travail nocturne, cuve de clarté où se dressent des fantômes de steamers.

Au nord, la digue des môles a atteint la côte qui bloquait le port dans le golfe comme il l'était hier dans le Lacydon.

Si les ports de l'Océan ont remonté les rivières, attirant le plus loin possible dans le pays le travail de la mer, Marseille comme toutes les grandes trafiquantes méditerranéennes, a dû se garer du fleuve, éviter l'instable delta. Mais, sûre de l'abri, la ville n'a pas cessé de retourner vers le Rhône perdu. Elle a percé le barrage de la côte pour rejoindre le fleuve et la vie intérieure du pays, et comme sur un coup de banco, doublé sa surface portuaire avec Caronte et Berre.

... A perte de vue et désormais au-delà de l'horizon même.

Il y a là, par le décor et par la vie assez de beauté nouvelle pour ne plus rêver aux figuiers d'Argos, aux lauriers-roses de l'Eurotas, encore que des chantiers de constructions navales aient conservé, de l'ancienne agreste solitude, un beau pin maritime devant l'atelier de Chaudronnerie.

L'Athènes des Gaules, dont la Chambre de Commerce est la doyenne des Chambres de Commerce du monde, et dont les ports chevauchent l'horizon, domine aujourd'hui la zone de fabrication du carbure et celle de l'aluminium, et Planier l'annonce au loin sur la mer par trois millions de becs Carcel.

FRANÇOIS PRIEUR.

# *Les Mâts dans la rue*

*Marseille, sortie de la mer avec ses poissons*
*de roche, ses coquillages et l'iode,*
*Et ses mâts en pleine ville, comme des marins en bordée,*
*Ses tramways avec leurs pattes de crustacés et ils sont*
*luisants d'eau marine !*
*Le beau rendez-vous de vivants qui crient leurs noms et*
*lèvent le bras comme pour se disputer le ciel.*
*Et les cafés enfantent sur le trottoir des hommes du*
*temps présent et des femmes aux yeux de phosphore,*
*Avec leurs verres, leurs tasses, leurs seaux à glace et*
*leurs alcools.*
*Et cela fait un bruit de pieds et de tables de marbre et*
*de chaises frétillantes.*
*Ici le soleil pense tout haut. C'est une grande lumière*
*qui se mêle aux conversations.*
*Et réjouit la gorge des femmes comme celle des torrents*
*dans la montagne.*
*Il prend les nouveaux venus à parti, les bouscules un*
*peu dans la rue.*
*Et les pousse sans un mot du côté des jolies filles.*
*Et la lune est un singe gris échappé au baluchon d'un*
*marin et qui vous regarde à travers les barreaux lé-*
*gers de la nuit.*

*Marseille, écoute-moi, je t'en prie, sois attentive,*
*Je voudrais te prendre dans un coin et te parler avec*
*douceur.*
*Reste donc un peu tranquille, que nous nous regardions*
*dans les yeux,*
*O toi toujours en partance*
*Et retenue par ces ancres*
*Qui t'attachent à la côte et te mordillent sous la mer.*

JULES SUPERVIELLE.

# *Palais - Longchamp*

La décadence du sentiment militaire en France a changé complètement l'atmosphère des jardins d'acclimatation. Leurs décors de verdure, leurs kiosques, leurs nourrices aujourd'hui veuves, convenaient bien aux garances d'avant-guerre, aux bons dimanches revanchards fleuris de pompons, quatorze-juillets hebdomadaires, triomphe des tambours-majors, des capitaines d'habillement et des anciens médaillés de 70. Alors, notre enfance, col marin, chapeau Cronstadt, affutait le sucre d'orge comme une épée, ou découvrait, après de minutieuses succions, le cœur tricolore des bonbons à secret.

Ma jeunesse perdue me tient encore compagnie quand je monte, par le boulevard Longchamps, à cette butte toujours verte au flanc de laquelle Marseille accroche son musée, sa ménagerie, son observatoire, dans le bruit fondant des cascades. On n'est jamais tout à fait seul sur les chemins du monde. Il en existe où l'on marche allègrement avec de souples jeunes filles, vers des jardins, vers des plages; d'autres, en pleine campagne, qu'on parcourt au bras d'un copain, la pipe aux dents, d'autres enfin où l'on est escorté, selon les heures, de fantômes, de magots, de chiens sans maître, de barbiers andalous, de femmes voilées. Dans certaines rues je me sens toujours précédé par un escadron de cavalerie, ailleurs la police me guette, mais rien ne m'attriste comme ce boulevard Longchanmps où je suis obligé de tenir la menotte d'un enfant mort, entre les façades stupidement bourgeoises, presque toutes dédiées, avec leurs volets clos, leurs plaques de cuivre, leurs sonnettes cauteleuses à la médecine et aux institutions de demoiselles. On y trouve cependant, pour alléger un peu la mélancolie, une papeterie dans la vitrine de laquelle

Jésus parcourt assez crânement le Jardin des oliviers, sous une frise d'amants se baisant sur la bouche, parmi les chapelets et les stylographes. J'allais oublier aussi un consulat égaré. Loin des parages aristocratiques où s'épanouissent les plus beaux écussons, à l'écart de ce rendez-vous de bannières que les nations se donnent à Marseille autour du cours Pierre Puget, il représente sans faste les intérêts de la Colombie. Pays d'or et de révolte, ô Nouvelle Grenade, explosions et bûchers, tabac et vanille, tu méritais un balcon sculpté, une hampe orgueilleuse. Quel Panama expies-tu derrière les platanes, au-dessus d'une modeste crèmerie ?

Plus loin, trop tard, le boulevard s'élargit. Il regrette d'avoir niaisement escamoté le seul monument d'une ville dépeignée, sans bijou, chez qui le commerce des coquillages tient lieu d'esthétique avec l'approbation internationale des nouveaux mariés, des peintres, des anglais et des mandolinistes aveugles. Ce monument, le charmant génie d'Espérandieu y a si bien fait la part de la pierre, du feuillage, de l'air, que c'est peut être le seul au monde où des colonnes, sans avoir été bousculées par les barbares, disjointes par le temps, réduites par l'incendie et la ruine, s'écartent spontanément pour laisser voir le ciel vivant sur les branches qui bougent.

Ici, le 8 juillet 1847, des messieurs — redingotes et favoris — ayant donné rendez-vous à une rivière, la virent accourir avec exactitude, dans un falbalas de dentelles écumantes. Il me plaît d'imaginer que ce jour fut un dimanche lustral, bourdonnant de cloches, sur la ville heureuse dans ses arbres, dans ses ruisseaux, dans ses fontaines, une date pure entre la peste de 1720 et le choléra de 1884, un instant de trêve générale d'enthousiasme, de vertu qui fit reculer la mort très loin vers l'orient, derrière les îles, aux confins du ciel et de la mer. Plus tard, les enfants viendront, les bonnes, les soldats, les tristes jeunes filles des squares sans mère et sans amant, les femmes en deuil qui tricotent, les quinquagénaires rongés par la luxure et l'eczéma, les loueuses de chaises, les marchands d'oublies et de ballons rouges. Plus tard, on installera des balances automatiques, des kiosques, on vendra la cacaouette et l'orgeat, les durs croissants de cinq heures, les chocolats mités, les bonbons-étendards. Plus tard, ce sera là, avec

ses consignes dérisoires interdisant de jouer à la balle, au cerf-volant, à la trotinette, de changer les bancs de place, de faire du mal aux animaux, de tirer des pièces d'artifice et de pénétrer masqué dans le jardin, un de ces paradis municipaux où la vertu la plus écœurante voisine sur les bancs avec d'inavouables vices parmi les musées-cimetières, les prisons d'oiseaux et les chalets de nécessité. Mais, puisque pour cette promenade sentimentale je conduis mon enfance par la main, il sied de ne point l'effaroucher, de ne pas prononcer surtout certaines paroles devant elle, et de ne lui laisser voir que le miracle éblouissant de l'eau sous la colonnade où l'air circule. Il dissipe en jaillissant la légende du passé torride et malsain, troublé d'hécatombes subites, de noirs malaises, avec ses navires empestés, ses églises assiégées par les agonies, martelées par les glas, ses pénitents à cagoules, ses forçats fossoyeurs, ses prêtres frénétiques, ses évêques tonnants, dans l'atmosphère alourdie par la pourriture et l'encens, dans la panique des prières.

Cela, les froides statues du Château d'eau ne le disent pas. Spécialiste des expositions universelles, troupe anonyme aux gages des entrepreneurs d'enthousiasme, il existe par le monde une famille composée de sonneurs d'olifant, de femmes à chevelure crénelée, de sous-Moïses barbus, de bambins potelés, tous, plus ou moins pasteurs d'hippocampes, éleveurs de taureaux ou dompteurs de dragons. Ses membres dispersés le long des escaliers monumentaux, dans les parcs, autour des édifices publics apportent à la consécration de nos gloires, de nos deuils, de nos progrès, le secours d'une mythologie à tout faire.Ils célèbrent au Palais Longchamps l'union de Marseille et de la Durance. Mais ils veillent aussi au seuil d'un Louvre dérisoire. Parmi les promesses mal tenues de l'école provençale du XIX[e] siècle, après le reniement, dirait-on systématique, de toute peinture contemporaine, on y chercherait en vain, Monticelli et Daumier. Puget est représenté par des moulages. Comme il te ressemble, ton musée, ville oublieuse sur laquelle deux civilisations ont passé sans laisser de trace. Tu méritais sans doute pour avoir dissipé le double héritage d'Athènes et de Rome, cette morne galerie encombrée par la fausse grandeur de Torrens où la place se trouve strictement mesurée au sourire des pe-

tits maîtres tels que Grézy, Simon, Casile, à l'azur sincère, aux terrains solides de Loubon, à la douce lumière de Guigou, entre l'exactitude imbécile de Moutte et la décevante chimie de Gustave Ricard. Au fond, peut-être est-ce ta force, ton audace, ta vertu, de négliger ainsi le passé, de consumer le présent minute par minute, de préférer mille fumantes cheminées à une colonne qui s'effrite, mille navires en partance à un temple qui demeure, de sacrifier la pensée à la parole, la parole au geste, l'art à la vie, de ne pas conserver les fleurs séchées, les vieux éventails, les gants dépareillés, les lettres d'amour. Le hautain Ménalque de l'immoraliste a déjà répondu pour toi à ceux qui te reprocheraient de ne pas vouloir te souvenir : « C'est du parfait oubli d'hier que je crée la nouvelleté de chaque heure. Jamais, d'avoir été heureux, ne me suffit. Je ne crois pas aux choses mortes, et confonds n'être plus avec n'avoir jamais été. » Quand tu cesseras d'accorder à la routine ce que tu refusas toujours à la tradition, tu pourras mourir toute entière chaque soir et ressusciter chaque matin, éternellement.

Pour l'instant, derrière le musée sans secret, dans une espèce de Luxembourg provincial, les enfants de la petite bourgeoisie jouent à voleur-gendarme, parmi les jets d'eau, sous le buste étriqué de Lamartine. Souvent aussi, sur ce plateau candide, j'ai surpris de louches intrigues entre des hommes à moustaches teintes et des veuves suspectes très 1900. Un escalier en contrebas conduit au jardin d'acclimatation. Giraudoux ne l'eût certes point choisi pour égarer Juliette au pays des hommes, non plus que Proust, pour encadrer les papotages délicieusement guindés de la jolie M^me^ Swann avec la princesse Mathilde «... vous savez, l'amie de Flaubert, de Sainte-Beuve, de Dumas. Songez, c'est la nièce de Napoléon I^er^...» Mais le matin, sur semaine, lorsqu'il y fait soleil, on pense à Lafontaine, par temps couvert à Buffon, l'après-midi à Jules Renard et tous les dimanches à Victor Hugo. Autour du bassin où les demoiselles de Numidie racontent leurs petites histoires de pensionnat aux grues couronnées, certains vieillards viennent assidûment jusqu'à leur mort demander aux pingouins des leçons de gravité. Ailleurs, le renard des pampas (don de M. Coque) partage les angoisses de la captivité avec son voisin, le pecari à collier. Plus loin, près du kiosque

à musique, dans son pavillon mauresque, sous sa houppelande rapiécée, le vieux dromadaire, rendu agressif par cinquante ans de Sambre et Meuse et de Marche lorraine, ne rêve que plaies et bosses. Il y a aussi, adossé à l'aqueduc un coin qui sent la noix muscade où sont accroupis les antilopes-sassi, les moufflons à manchettes, les tendre daims mouchetés en complet mode et un gros paquet de chiffons sales : le bison. Voici Dartagnan, le lion, Martin, l'ours, le léopard, l'hyène, tous les héros du bestiaire mille fois feuilleté par les servantes, les petits retraités, les orphelines en promenade, les unijambistes, les sergents de ville, au hasard des longs après-midi sans espoir. On enseigne gratuitement ici l'esclavage et la résignation avec exemples de cascades prises au piège, de fauves réduits, d'arbres corsetés. Il convient d'y mener les enfants jeunes : ils seront plus tard bons élèves, bons époux, bons employés, bons citoyens. Complément nécessaire au collège, à la caserne, à l'hôpital, le jardin zoologique, avec ses canards japonais, agrégés de philosophie, ses loups professeurs de sociologie comparée, est enfin l'école du soir des adultes boutonneux abonnés à la lecture, des filles délaissées, des émigrants besogneux.

Quand je reviens dans ces allées, je laisse jouer l'enfant triste qui m'accompagne, avec le secret espoir qu'il m'oubliera et que je retournerai sans lui chez les hommes. Mais, sournois, il me guette en émiettant sa brioche aux oiseaux, en jetant son festin de cailloux à l'autruche gastralgique. Une fois, pourtant, je crus avoir trompé sa surveillance. En proie à l'inexprimable tristesse dont il fut jadis si souvent accablé sur le pont qui domine, derrière le jardin, la route désolée des faubourgs, troublé par le roulement des camions, percé par le cri des trains au carrefour de la Belle de Mai, il n'entendit pas les gardiens siffler. On ferme ! On ferme !... Je m'enfuis lâchement. Libre, seul, courant presque, je redescendis le boulevard Longchamps et revins chez moi, ivre d'une mauvaise joie, l'esprit satisfait, le cœur léger. Hélas ! aussi vite que j'eusse marché, mon petit compagnon m'avait devancé. Il m'attendait à la maison, bien sage, sans tendresse mais sans reproches, devant un album de photographies décolorées.

Je m'arrangerai, quelque jour, pour que le lion le dévore.

Charles BRUN.

# *La Bourse*

« Voici la Bourse ! » criait l'homme à la casquette au contingent d'étrangers tassés entre les flancs du car.

« Cet édifice a été construit sous le Prince Napoléon. Style grec en souvenir des origines de Marseille. On distingue sur sa façade des noms et des statues de grands navigateurs. C'est le siège de la Chambre et du Tribunal de Commerce, le marché aux valeurs, le rendez-vous des commerçants. »

Vaguement intéressés par le nom de Napoléon, les absentéistes anglo-saxons opinaient tout à fait des bésicles en retenant qu'il s'agissait d'un Exchange-Office.

Deux minutes de contemplation. Un démarrage qui imposait l'exécution d'un mouvement d'ensemble aux rangs d'overcoats. Un court embarras de circulation sur la Canebière. Et le car s'éloignait en quête de nouvelles curiosités architecturales.

Vingt étrangers de plus affirmeraient de par le monde qu'ils connaissaient la Bourse de Marseille.



« Voici la Bourse ! » Et sur la côte de Coromandel, au Honduras, à la Guadeloupe, à Java, les employés d'une foule de Maisons de Commerce, dans des villes baignées par la Méditerranée, la Mer des Antilles ou l'Océan Indien, jettent sur la table un courrier pareil. Cours de marché, *Sémaphores,* avis de Compagnies de Navigation, connaissements, manifestes d'entrée, bordereaux de Banques, et des lettres, des lettres...

C'est la Bourse de Marseille aussi, ce paquet d'enve-

loppes bulles. Non plus celle que des étrangers, au hasard d'une traversée, viennent contempler ; mais celle, singulièrement vivante et active, qui se déplace et navigue et pousse au bout des continents pour y susciter des échanges. C'est la Bourse qui est figurée sur les cartes bariolées, à travers le bleu des mers, par un écheveau de lignes marquant le sillage de petites flèches. On lit dans le sens de l'aller : *Tuiles, tourteaux de graines, produits chimiques*.... Et dans le sens du retour la petite flèche traîne les mots : *Soies et bourres, graines oléagineuses, charbons, soufre, pyrites*...

D'un petit point, Marseille, sur une échancrure de la côte, que le doigt suffit à couvrir, ces lignes s'échappent et rayonnent plus loin que les deux mains ouvertes. La flèche que Marseille décoche atteint son but : Rangoon, Batavia, Cotonou, Smyrne, Carthagène, Mersina. Belles cibles au nom familier et évocateur. Jusqu'à ces points et plus loin encore, dans tout ce faisceau de veines, un cœur minuscule pousse sa substance par une trusion gigantesque et aspire des éléments nouveaux dans son système parallèle d'artères.

Mais si vous demandiez à ces honorables commerçants du Levant et d'ailleurs, en train de dépouiller le courrier tout frais débarqué « Connaissez-vous la Bourse de Marseille? »... Sans doute ils vous répondraient non. Ils vous répondraient non sans lever seulement les yeux du Bulletin des Prix de Gros de la Place de Marseille. Eux, ne connaissent pas la Bourse. En carte postale, tout au plus.



Vous dites « la Bourse », et voici une grande vision de pierres chaudes, dans une odeur de cordages, de mer, de produits coloniaux, qui vient des quais voisins. Des gens pressés sortent du temple et des fidèles y accourent, une serviette sous le bras.

Pour qui habite Marseille en ayant négligé d'être agent de change, courtier ou négociant, telle apparaît cette entité, la Bourse, qui a la particularité, pour celuilà, d'être avant tout une grande horloge. Car il y a plusieurs heures à Marseille, à peine différentes, c'est vrai ; mais l'heure de la Bourse est prééminente.

Le sens d'un monument *vivant* se nuance par les petits détails de son aspect. L'exactitude de l'horloge commente le caractère de la Maison. L'anémomètre qui ventile le dos de Neptune, tout au sommet du frontispice, est d'une décoration non moins suggestive que les rostres de la façade.L'ancêtre de pierre qui cache dans une niche son manque de pantalon proclame que Marseille fut prospère en sillonnant de ses tartanes la mer latine ; mais le baromètre enregistreur qu'on vient consulter dans le hall insinue que le goût des observations exactes différencie des aventuriers les heureux navigateurs. Et il affirme que la Maison appartient à ceux-ci, qui arrivent au port, et non à ceux-là, qui n'arrivent pas.

A dire vrai, l'employé des trams, qui lève le nez au passage pour régler la montre de son poignet, ne se rend pas forcément compte de la part qui lui revient dans la sollicitude de la divinité sérieuse à qui la cité reconnaissante voulut un temple grandiose. Mais il n'ignore pas que le rayonnement de Marseille sort de ce temple et que, par des incidentes mystérieuses, les avantages de ce rayonnement rejaillissent jusque sur lui. Et l'employé des trams est fier, comme tous ses compatriotes, de ce promontoir sur la mer que Marseille a bâti.



On prétend que dans l'ordre chronologique les efforts patients et isolés des marchands et des navigateurs ont précédé la création de la Bourse ; que de leur besoin de s'organiser seulement est née la plus orgueilleuse des institutions locales. On assure qu'il y eut des commerçants bien avant qu'il existât des ressortissants de la Chambre de Commerce.

Chose pareille étonne un peu aujourd'hui. La Maison du bas de la Canebière dispense, règle et gouverne avec suprématie. Hors de son giron, point de saluts de considération. Issue du commerce, elle est devenue elle-même LE COMMERCE. Elle le gère, le consacre, le suscite et le crée. Elle lui confère des traditions et lui donne sa dignité. Si aucun échec privé ne l'effleure jamais, il n'est pas un succès particulier qui ne vienne à son prestige et

ne soit son fait. Depuis longtemps ses artisans ne sont plus dans son ombre que des éléments ignorés.

Il ne faut pas inférer de cette constatation un esprit de critique, puisque de pareil état de choses la collectivité retire avantages. Mais le cas de la Chambre de Commerce ne prouve-t-il pas que, dans le domaine des institutions, il est possible de devenir la mère de ses propres ascendants ?

*
* *

Ce n'est pas seulement à d'Urville, Vespuce, Tasman, Magellan, Colomb, et autres parrains prestigieux que la Bourse s'est donnés et dont elle a inscrit les noms sur son fronton, qu'elle doit le haut épanouissement de sa destinée. Ce n'est pas non plus seulement à Pythéas et Euthymène, ancêtres familiers dont nous savons notamment, grâce à la statuaire, que l'un portait barbe et l'autre point. C'est aussi à des Messieurs qu'on rencontre peu souvent dans la rue parce que leurs occupations les retiennent généralement ailleurs.

Les mobiles habituels, secrets ou notoires, des détenteurs de mandats publics ne sont pas communs à ces hommes. Ils n'ont pas respiré les fumées toxiques des élections populaires. Ils n'ont pas attendu des hasards d'un scrutin le sens de leur existence.

Enracinés depuis longtemps dans la cité, ils y ont d'abord créé un peu de prospérité en travaillant tout bonnement à la leur. Et de ce qu'ils ont su faire pour eux-même leurs pairs ont jugé les services qu'ils pourraient rendre à la collectivité.

C'est ainsi que dans la salle des délibérations de la Chambre de Commerce, ces hommes prennent avec sûreté les plus lourdes décisions, propres à assurer le développement de leur ville. Telle séance, au cours de laquelle fut adopté le projet de construction du tunnel du Rove et décidé la prise en charge de soixante millions de dépenses, telle autre qui eut à ratifier le plan d'outillage de Port-de-Bouc pour permettre par de sûres incidentes l'extension des ports de Marseille, affirment le goût des vues larges et le sens économique de cette Compagnie.

Autrefois, nous dit-on, Marseille, sur le modèle de

Phocée, était régie par un Conseil de Sénateurs appelés *Timouques,* c'est-à-dire *Honorables* ; pères de famille ayant donné des preuves d'expérience et de sagesse et jouissant du droit de cité depuis trois générations. Et Massilia fut la rivale de Carthage et de Tyr.

Grâce à Dieu, et grâce à un certain nombre de bienfaiteurs de l'humanité, nous savons aujaurd'hui combien le régime des *Timouques* est en réalité pernicieux. Des gens d'expérience et de sagesse, des pères de famille soucieux de l'avenir, des hommes habitués à l'économie et aux responsabilités, n'ont aucun des titres qui sont requis de nos jours pour prétendre à la gestion des affaires publiques. Pareils errements étaient bons au temps fabuleux d'Euxène et des Légobriges.

Les descendants des phocéens, favorisés d'une atmosphère plus claire qu'ailleurs, ont discerné de bonne heure qu'il convenait d'essayer d'autres maîtres que les *Timouques.*

A Marseille, où, pour développer sans doute dans le public le goût des communications aériennes, les voies terrestes sont entretenues dans un savant état d'impraticabilité ; où les habitants, « assujettis », confirment à l'étranger leur réputation d'exagérer en avouant la quotité trop réelle de leurs contributions ; où la police sait combien la catégorie des bons citoyens est plus redoutable à l'ordre public que la maffia des nervis ; où des traditions d'aimables fantaisies sont pieusement observées en matière de circulation; à Marseille, les *Timouques* ont été depuis longtemps bannis des sièges où l'on administre la chose publique. Les *Honorables* n'accèdent plus aux honneurs.

Mais, au bas de la Canebière, la façade de la Bourse porte le long de sa corniche des antéfixes au masque débonnaire qui ont l'aspect de créneaux. Qu'on ne s'y trompe pas, la Bourse est une forteresse. C'est la forteresse des *Timouques.*

Ce pacifique bastion a subi bien des assauts plus ou moins violents, dont le dernier en date est encore tout proche de nous. Et le travail de mine se poursuit. A ne rappeler qu'un principal épisode, plus éloigné dans le temps celui-là, on put lire, en 1794, sur la porte fermée de la Bourse, qui était alors *La Loge,* au rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville : « Ici s'agitèrent des fédéralistes

de la section 18 pour opérer la contre-révolution. Ils ne sont plus. Patriotes, fuyez ces lieux que le crime habita. »

Les temps et les styles peuvent changer : les révolutions latentes gardent leurs mêmes objectifs.




Dans un monde tourmenté par les gestations sociales, scientifiques, intellectuelles, et qu'un vent furieux semble emporter sur des récifs, c'est un spectacle rassurant que celui de cette Maison où s'élabore dans la quiétude la lente construction des ports. Sans même le chercher, ce n'est pas seulement contre les lames de fond du Golfe du Lion qu'elle élève des digues et ménage des hâvres.

La claire vision des besoins économiques du pays, le tranquille souci des renseignements exacts et des statistiques justes, le doux étonnement de tout ce qui n'est pas une solide réalité, ce sont là matériaux avec lesquels on crée de la prospérité présente et de l'avenir sain.

A l'horloge de la Bourse combien d'institutions devraient se régler ?

JEAN CAILLOL.

# *Notre-Dame de la Garde*

**Connaissez-vous l'histoire du patron pêcheur marseillais qui, en pleine tempête, fait le vœu, s'il en réchappe, de « monter » à N.-Dame de la Garde avec des pois chiches dans les souliers ? Il promet même que son matelot fera comme lui.**

**Deux jours après, les voici tous deux, un cierge à la main, sur la route rocailleuse qui grimpe au sanctuaire. Le matelot avance avec peine. souffrant, suant, les pieds meurtris, il envie son patron, qui souffre si peu, le bougre, qu'il siffle un air d'opéra.**

**— Ah patron, vous êtes heureux, vous...**

**— De quoi ,matelot ?**

**— De pouvoir marcher aussi bien.**

**— Tu n'avais qu'à faire comme moi !**

**— Qu'est-ce que vous avez fait ?**

**— Fada, je les ai fait cuire...**

**Et cet autre patron pêcheur qui, toujours dans la tempête, promet à la Bonne Mère un cierge gros comme son doigt, s'il se tire de ce mauvais pas ?... La tempête ne cesse pas... « Bonne Mère, je vous en porterai un, gros comme mon bras. » Hélas, le vent redouble de violence. Il n'y a plus à hésiter. « Vous l'aurez gros comme le mât, Bonne Mère. »**

**Alors, le mousse d'une voix bêlante :**

**— Patron, vous savez bien qu'il y en a pas d'aussi gros.**

**— Imbécile, réplique le patron, tu vois pas que je l'embarque (1).**

**... Il y en a comme celles-là des centaines et dans toutes, peu ou prou, apparaît N.-D. de la Garde. Dans le**

---

**(1) Embarquer signifie en marseillais tromper.**

folk-lore marseillais, elle n'est pas seulement un décor essentiel, elle est un personnage vivant et il est des dialogues savoureux entre le pêcheur classique et la Bonne Mère. Cette présence continue est le signe du rôle joué par N.-D. de la Garde dans la vie de la cité.

*
* *

Les guides vous disent :

« Eglise du style romano-byzantin, construite au XIXe siècle sur les plans d'Espérandieu. Du balcon de N.-D. de la Garde on jouit d'une vue splendide sur Marseille et sur la rade. »

Et quoi ? Une église sur une colline et un panorama? C'est tout ?..

Non. Pour un courtier maritime, c'est la vigie : pour un officier du génie, c'est le fort Villars ; pour le Marseillais, c'est « la Vierge ».

De Marseille, cette femme un peu débraillée, qui, un brin de basilic à la bouche pour chasser l'odeur de l'ail, vous accueille en retroussant ses manches et en parlant fort, N.-D. de la Garde est l'œil, le bras et le cœur.

Il y a des siècles qu'elle regarde la mer ; il y a des siècles qu'un roi y amena des coulevrines ; il y a des siècles qu'on s'y agenouille et qu'on y prie.

Puis, voyez-vous, pour nous Marseillais, c'est le lieu enchanté d'où l'on peut tenir toute la ville embrassée contre soi.

*
* *

C'est au bras de l'automne, cette belle rousse, qu'il faut monter à Notre-Dame de la Garde, un matin. Faites vos dévotions, si vous avez à en faire, puis accoudez-vous au balcon de pierre.

Sur la ville frileuse, un voile de brume flotte encore. Ecoutez. Vous n'entendrez d'abord que le bruit tout proche de l'ascenseur qui hisse en grinçant les pèlerins pusillanimes. Puis c'est une rumeur indistincte, qui monte de la cité et dont vous pouvez bientôt isoler tous les bruits. Tout près, en bas, ce sont de grands coups de marteau sur des ferrailles. Une locomotive siffle. Des clack-sons répondent aux cornes des tramways. Une

sirène enrouée s'essaie à hurler. Un coq ténorise. Une cloche tinte.

Vous regardez la mer ? Je suis sûr que vous vous étonnez de ne pas voir le reflet des îles dans le miroir sur lequel on les a posées. Parbleu, c'est le mistral d'hier qui l'a terni et qui l'a fait bleu gris. C'est le mistral encore qui a dû apporter (de qui sait où ?) la graine de cette fleur épanouie en une nuit, de cette fleur blanche immobile, que la vigie a signalée comme un voilier.

Vous jetez les yeux sur cette ceinture de collines pelées qui entoure la ville ? Elle n'est dénouée que du côté de la mer. Saisissez-vous maintenant le destin de Marseille et le sens allégorique de la belle histoire de Gyptis et d'Euxène ? Marseille a épousé le flot et le flot l'a fécondée.

Mais voyez. Les toits luisent. Des fumées montent, verticales. Tandis que nous parlions d'elle, la ville s'est débarrassée de son voile. Sur le Vieux-Port, un canot minuscule glisse, essoufflé et le cœur de son moteur bat la chamade. La fête du soleil commence. Regardez les vieilles maisons dégringoler des Accoules et de Saint-Jean. Il y en a qui boîtent.Comme elles se bousculent et s'écrasent ! Chacune veut échapper à l'ombre et à la pourriture et être au premier rang sur le quai. C'est pour la fête du soleil, vous dis-je. Adorables et puantes, les vieilles maisons de l'antique ville sont en émoi et si vous prêtiez l'oreille, peut-être percevriez-vous quelque injure ou quelque blasphème en patois napolitain.

Plus loin, des paquebots allongés comme des levriers attendent le signal du départ. Mais, ces coupoles d'or ?.. C'est une église n'est-ce pas ?.. Une église bâtie pour quelque Byzance, qu'on devait transporter en Orient et qu'on a oubliée sur les quais ?..

Non, c'est la Cathédrale. Elle est fort belle. Il y a de l'or et du marbre. Sans doute pour les touristes est-ce une église. Pour les Marseillais ce n'est qu'un monument. Ils n'y vont que lorsque leur évêque y va et les évêques n'y vont guère qu'au jour de leur sacre et à celui de leur mort. C'est une grande maison sans âme, une maison splendide, qui n'aura jamais de locataires.

Tenez, elle nous fait pitié, cette Cathédrale dorée sur tranche et délaissée. D'ailleurs, est-elle vraiment la Cathédrale ?

Non. Notre véritable Cathédrale, c'est N.-D. de la Garde.

*
* *

Citez-moi quelques histoires marseillaises où figure cette Cathédrale de bazar ?

Ne cherchez pas. Il n'y en a pas une seule. Vous savez bien que ne paraît dans les histoires que ce qui a figuré dans l'histoire.

On écrirait au contraire un volume sur N.-D. de la Garde dans l'histoire de Marseille. On l'a écrit d'ailleurs (2). Un pape, des rois, des empereurs, y sont venus et y ont prié. Un gouverneur y a composé des comédies. Le peuple marseillais y a remplacé un matin de 1790 l'étendard fleurdelysé par l'étendard tricolore. Des princes y sont demeurés en captivité. Plus près de nous, des marins en ont tourné les canons vers la Préfecture.

Toutes les races du monde ont défilé dans le sanctuaire, ont contemplé la ville. Tous les peuples ont suspendu des ex-voto dans cette église jamais vide. Les Marseillais y sont montés en foule, au cours des siècles, pour demander l'assistance de la Bonne Mère soit contre le péril de la guerre, soit contre les dangers d'une épidémie, soit encore pour le succès d'une révolution.

*
* *

Ici se place le paradoxe si justement souligné par M. l'abbé Arnaud d'Agnel.

La chose surprenante, prodigieuse, extraordinaire, c'est que dans cette ville, parmi ce peuple gai, bavard, remuant, où l'imagination transforme et embellit tout, où l'invraisemblable prend si facilement la place du vrai, le culte de N.-D. de la Garde ne procède pas du moindre miracle. Ici, point d'apparition surnaturelle, point de fillette en transe, point d'ascète chevelu. Ici, point de mystère. Et c'est par là que vous touchez à l'essence même du Marseillais.

Vous le voyez exhubérant, bavard, hâbleur et vous le croyez chimérique. Ne vous y trompez pas : il est pra-

(2) N.-D. de la Garde, par l'abbé Arnaud d'Agnel.

tique et il le demeure dans sa vie spirituelle comme dans sa vie matérielle.

La Bonne Mère, c'est une puissance. Soit ! il traitera avec elle. Il négociera. Bien mieux, il en fera une associée.

*
* *

Oui, elle est l'associée.

Comme on la voit se dresser à l'horizon de beaucoup de nos rues, il n'est guère d'avenue de l'âme qui n'y conduise. Toutes les peines, toutes les joies gravissent les flancs de sa colline blessée. Elle est de toutes les fêtes, comme elle est de tous les deuils. Il n'est pas de Marseillais, si éloigné de la foi, qui n'ait au fond du cœur, une sorte de respect pour elle.

Notre-Dame des Voyageurs ! Oui, certes. Mais de toutes les étapes du pauvre voyage qu'est la vie, il n'en est pas une, à laquelle un membre de la famille ne la convie. Une naissance... une mort... un examen... une traversée... une maladie, on lui dit tout... Elle sait tout... C'est l'associée.

Et si le mistral fait là-haut plus de bruit que partout ailleurs, c'est qu'il réveille les milliers et les milliers de confidences et de prières dont cette colline et cette église ont conservé l'écho.

LÉON BANCAL.

# *Pommes d'amour*

Est-ce à partir de Nîmes, ou plutôt de quelque village important et infime entre Nîmes et Tarascon la Tarasque que la tomate — la vulgaire tomate — prend le nom sybillin et flamboyant de pomme d'amour ? Il y a ainsi en France mille ruisselets, mille coteaux agricoles qui font sans s'en douter un instant fonction de frontières et de lignes de partage des langues. La chimie est en train de faire ses plus grandes découvertes dans le champ des atomes et de l'infiniment petit. A quand le tour de l'Art ?

Je vins pour la première fois à Marseille un jour d'été au petit matin, à cette heure où le soleil lui-même nous attend pour être notre cicerone. J'aime ainsi les villes à leur réveil, les yeux à demi bouffis, encore toutes traversées des jeux et des pensées du soir, un peu lourdes d'amour peut-être... Un rayon sur des traits bleus, cela ressuscite midi.

Que de fois je viens ainsi frapper à l'improviste à la porte des cités que j'aime et que je ne connais pas! Je me plais à les surprendre, tantôt à l'aube, tantôt vers le soir, dans leur visage intime, dans leurs rôles quotidiens. Je m'en vais en elles sans qu'elles y prêtent malice, la main dans la main. Ici, je découvre du doigt leurs clochers et leurs fleuves, là je flaire leurs laiteries et plus loin je me gorge de leurs murs. Tout est secret et tout est neuf pour le voyageur inconnu que je suis avec foi. Toutes leurs beautés me sont vierges, toutes leurs vierges me sont épouses. Je communique sans détours avec les centres nerveux, les places à arbres, les rues de cœur. Je ne connais pas leur passé — le passé chasse gardée — ni leurs évêques ou consuls ni leurs grands hommes dans le temps, peu leur histoire et mal

leurs mœurs. Tout ce qu'une ville, tout ce qu'une maison referme de souvenir, c'est-à-dire de mort, ici je l'ignore et le repousse au néant. De la sorte lorsque j'étais jeune allais-je m'étonnant qu'on n'inhumât pas avec le père de famille sa maison comme une coquille. Nous habitons tous les cimetières, détritus de rêves et d'os, chaque ville est un cimetière, chaque maison est un cimetière, ah! comment dépouiller sur mes épaules, dans mon crâne, le vêtement des cadavres!

Marseille, j'entrai dans son cœur par le marché, qui est son point sensible et son sexe. Elles ont toutes leur point faible, car elles sont femmes les villes, et les prendre est affaires de sens, si les aimer est affaire de cœur. Les sens de Marseille sont sang-de-bœuf et pomme d'amour. Je me souviens de cette allée montante avec ses deux rangs d'étals, et de la voix montante aussi des épaisses maraîchères criant de haut en bas: à la pomme à la pomme d'amour! Ce sont de denses maritornes que n'effraient point les mystères du matin, à demi-sanglantes dans leurs chauds sabots, et les poings sur les hanches pour défier le destin potager. Elles tiennent marché en corps, bande organique et soldatesque, et leurs faces éclatent comme des vitraux. A les voir dans cette atmosphère à la régalade aller et venir de client à client, cribler d'œillades les bonniches qui n'en peuvent mais, faire la chasse aux paniers et leur fourrer des crocs-en-jambes sur le terre-plein, propice aux embuscades de pied, à voir leur discipline, leur habile tactique en chair et en os, et la façon dont elles mettent en avant quelque fillette-amorce ou dont elles confient à l'oreille quelque amitié aux vieillards, à entendre leurs injures roucoulantes et leurs appels de chattes trop mûres et parfois leurs gémissements simili, on se prend soudain à douter si ce qu'elles vendent là, et qu'elles nomment pommes d'amour, ce sont des tomates ou de l'amour.

Il n'y a qu'à Marseille que l'on vend des tomates avec les mines de l'amour.

JOSEPH DELTEIL.

# *La Place de Lenche*

Par les souvenirs qu'il enferme, par sa dénomination et, jusqu'à un certain point, par l'état même des lieux et leurs aspects, un coin du vieux Marseille est demeuré puissamment évocateur et représentatif d'un passé riche d'histoire.

En d'autres endroits, sur la colline où s'étage la vieille ville, le promeneur pourra trouver plus de pittoresque et de calme provincial : là où nous voulons le conduire, une animation joyeuse et modérée fait rarement défaut ; le quartier est en partie habité, comme depuis toujours, par une population maritime qui vit volontiers hors des maisons. Un marché achalandé attire vers son centre le va-et-vient des ménagères et replie ses éventaires pour faire place aux ébats des enfants. A l'écart des larges voies et des tramways électriques, et malgré le rajeunissement, du reste assez lent, des immeubles, *la place de Lenche* conserve des formes de vie qui ont peu changé depuis quelques siècles.

Cette place ne doit pas son nom aux fantaisies, ni même à la dangereuse érudition des municipalités. Avec ce nom elle garde la mémoire d'occupants fameux, adonnés à l'activité qui procura jadis à Marseille sa prospérité et sa puissance, et mêlés quelque temps à ses luttes civiles.

Pénétrer par la pensée dans l'histoire de ce rectangle exigu, restituer sur ses bords ses habitants d'autrefois, c'est plonger aux sources mêmes de la grandeur de Marseille ; c'est participer aux passions, aux croyances, aux labeurs dont elle a vécu.



Au sud de la place, au lieu de la grande maison sans

style et sans beauté qui porte les numéros 1 et 3, s'élevait, depuis le milieu du XI[e] siècle, l'abbaye de Saint-Sauveur. Il n'a guère existé d'abbaye plus vénérable. Saint Cassien, le fondateur de Saint-Victor, l'avait établie au début du V[e] siècle sur un autre point du territoire marseillais, — et c'était en France le plus ancien monastère de femmes.

Le côté opposé de la place, c'est-à-dire le côté nord, a conservé plus de caractère. Deux maisons, du milieu du XVIII[e] siècle, y montrent leurs balcons de fer forgé. Comme nous les observions, un matin de l'hiver dernier, une très affable pâtissière nous apprit que l'une d'elles — celle, précisément, où elle exerçait son commerce — était « l'ancien palais du duc de Lenche ». Cette aimable dame devait faire erreur : à l'époque des Lenche, cette maison n'était pas construite, et celle qui la précéda, en leur temps, avait sa façade sur une ruelle et non sur la place ; elle en était séparée par la Vieille Fonderie du roi, où maint canon fut coulé pour la défense de la ville, et qui fut démolie, en 1612, pour l'agrandissement de la place.

Comme l'on voit, si grâce à deux plaques émaillées, la population n'a pas oublié les Lenche, ses souvenirs se sont transposés en une légende assez vague.

Il est cependant possible de ressaisir à leur égard la réalité historique. Les documents les concernant ne manquent point, et nous pouvons même apporter aujourd'hui des précisions nouvelles sur leurs origines et leur établissement à Marseille, grâce surtout à des découvertes faites aux Archives des Bouches-du-Rhône par un érudit de grand mérite et de beaucoup de modestie, M. Pierre Bertas.



Les Lenche apparaissent à Marseille, en la personne de Thomas Lenche, vers 1539. Ce Thomas vient de Corse. Il est fils de Gabriel Linciu, de Morsiglia, petit hameau du Cap, à cinq kilomètres au sud-ouest du village de Centuri, au-dessus du golfe d'Aliso.

Thomas Linciu exerce le commerce de mer. Il épouse vers 1542 une jeune fille d'une famille originaire d'Italie mais depuis longtemps fixée à Marseille: Hugonne

Napollon, fille d'un maître-calfat. Le ménage n'habite point notre place. Il faut situer sa maison dans la rue Lancerie, vers l'endroit où cette rue, aujourd'hui sensiblement écourtée, faisait sa jonction au quai du Port.

Thomas Lenche est un commerçant plein d'allant et de hardiesse. Il s'associe avec trois marseillais, Peyron Beausset, Jean Thibaud et Carlin Deydier, et obtient du pacha d'Alger et du Sultan de Constantinople le droit de pêcher le corail en Barbarie, sur une certaine étendue de côtes.

L'entreprise, à cette date n'est pas nouvelle. La pêche du corail a été très anciennement pratiquée sur les côtes de Barbarie par les Corses, par les Gênois, par les Toscans et, à l'occasion, par les Marseillais. Mais la Compagnie formée par Thomas Lenche a obtenu un monopole. Elle supplante en partie les Gênois établis depuis 1540 dans l'île de Tabarca. Elle bénéficie en outre du privilège exclusif de faire du commerce dans l'aire de la concession, d'en exporter toutes sortes de denrées et de créer sur la côte les comptoirs et les magasins nécessaires à son trafic. Le territoire qui lui est ainsi livré, paraît avoir compris tout le littoral depuis les parages du Cap Nègre, jusqu'à Collo, en Kabylie.

L'affaire est donc d'importance. Mais, de plus, elle est l'origine des *Concessions d'Afrique,* par lesquelles Marseille, durant deux siècles, a joué un rôle essentiel dans le ravitaillement de la Provence et de la France — notamment dans les périodes de guerre — et qui ont elles-mêmes été la cause indirecte de l'établissement des Français dans l'Afrique du Nord. Lorsqu'il traitait avec les puissances de Constantinople et d'Alger, Thomas Lenche engageait une action aux conséquences incalculables....

Et ici une question se pose: à quelle date précise faut il fixer le début de ces Concessions fameuses, c'est-à-dire l'octroi du privilège concédé à Thomas Linciu et l'installation de sa compagnie sur la côte de Barbarie? La question a été discutée. M. Paul Masson, le savant auteur de l'*Histoire des Etablissements et du Commerce français dans l'Afrique barbaresque,* a conclu, après avoir minutieusement étudié les textes, à la date de 1560 ou de 1561. Mais un document du fonds de l'Amirauté de Marseille, aux Archives des Bouches-du-Rhô-

ne, prouve que dès le mois d'août 1553, Thomas Lenche avait obtenu l'autorisation de faire sortir de Marseille les navires et le matériel nécessaires à son exploitation.

Bien plus, dès 1551, Nicolas de Nicolaï, accompagnant d'Alger à Constantinople l'ambassadeur d'Aramont et longeant la côte dans la région de Bône, dit y avoir rencontré « une nef *marseillaise* là conduite par un patron *Corse* » se livrant à la pêche du corail. Ce navire marseillais et ce patron corse nous paraissent correspondre tout à fait à l'entreprise de Lenche. Il faudrait donc situer en 1550 l'octroi du privilège. La construction du premier *Bastion de France*, c'est à dire du comptoir et de l'entrepôt de la compagnie, à quelques lieues à l'ouest de La Calle, aurait été réalisée un peu plus tard, vers 1553-1554, lorsque les documents de l'Amirauté nous dénoncent le stationnement en permanence des corailleurs de Lenche sur la côte de Barbarie.

L'entreprise pouvait être de grand rapport: elle fut magistralement conduite. En quelques années elle procurait à Thomas Lenche une fortune énorme pour l'époque. Elle faisait de lui l'un des premiers personnages de Marseille et le mettait au rang des plus grands négociants du royaume. Un fils qu'il eut au mois d'août 1555, eut pour parrain François de Lorraine, Grand-Prieur de France, futur général des Galères et le propre frère du duc de Guise, tout puissant à la cour de Henri II!

En 1565, Thomas devenait second consul de Marseille et la même année il mariait sa fille Désirée — le seul de ses nombreux enfants qui parvint à l'âge adulte — à un membre de la haute aristrocratie de Provence, à Jean Baptiste de Forbin-Gardanne, petit neveu de l'illustre Palamède de Forbin. A cette fille, Thomas constituait une dot de 24.000 livres, soit l'équivalent d'un million de francs d'aujourd'hui.

Il mourut le 12 septembre 1568.

*
* *

N'ayant pas conservé de fils, il avait fait venir à Marseille vers 1560, pour lui succéder dans ses affaires, ses

neveux Antoine et Visconte, fils de son frère Jean-Pierre et de Gentilline de Porrade.

A la mort de son oncle, Antoine Lenche prit en effet la direction de la compagnie du Corail. C'est lui qui s'installa à la place St-Thomé, qui devait plus tard porter son nom. Il paraît avoir acquis tout le terrain et toutes les constructions en bordure de la place, sur le côté est, le long de la rue Française ou Gallique (aujourd'hui de l'Evêché) jusqu'à la rue Montée des Accoules.

Après vingt ans de succès il devait avoir une fin tragique. L'épisode est connu. Chef du parti bigarrat, c'est à dire royaliste, au temps de la Ligue, il avait été élu consul en 1587. Vers la fin de son exercice, les chefs de la Ligue de Provence, Vins et Castellane-Bezaudun, étant entrés dans Marseille, Antoine Lenche tenta un coup de main sur l'Hôtel-de-Ville. Il s'y présenta inopinément en armes, suivi d'un groupe d'amis, le 26 août 1588, entre 9 et 10 heures du soir. Mais il se trouva en face du premier consul La Cépède, chef du parti ligueur, et dut s'enfuir jusqu'au couvent de l'Observance où sa famille possédait un tombeau. Le lendemain, 27 août, recherché par ses ennemis, il se cacha dans un caveau, fut découvert et après des péripéties pathétiques tomba percé de coups, dans l'Eglise, devant le bénitier. Son cadavre fut traîné par la rue Gallique jusqu'à sa maison.

*

* *

Les quatre enfants issus de son mariage avec Jeanne Bouquin contractèrent de brillantes alliances. Marguerite, l'aînée, épousa Jean-Paul de Foresta, juge du Palais de Marseille. La seconde, Jeanne, épousa le 26 août 1592, Honoré de Riquetti, seigneur de Mirabeau, fils de Jean, qui avait été premier consul en 1562; elle est ainsi l'aïeule au cinquième degré de l'ilustre orateur des Etats Généraux et de la Constituante. Le sang corse qu'elle mêla au sang provençal des Riquetti n'est peut-être pas étranger à la violence et à la tenacité qui caractérisèrent le génie du fameux tribun.

L'aîné des fils d'Antoine Lenche, Thomas, qui devint par acquisition, en 1598, seigneur de Moissac, épousa en 1596, Louise d'Ornano fille d'Alphonse d'Or-

nano, maréchal de France et Gouverneur de Dauphiné, fils lui-même de Sampiero, le héros des luttes corses du XVI[e] siècle, dont le premier Thomas Lenche avait été le mandataire et le confident.

Le fils cadet, Antoine, s'unit à Louise de Villages, dont la famille, au siècle précédent, s'était alliée à Jacques Cœur.

Honoré de Riquetti, gendre d'Antoine Lenche, fut premier consul de Marseille en 1622. Il fit construire sur les terrains de la place, dont sa femme avait hérité, un magnifique hôtel, où Thomas de Riquetti leur fils eut l'honneur de recevoir Louis XIV en 1660, lorsque le roi fut entré dans la ville « par la brèche ».

Nous ne raconterons pas les avatars de cet hôtel ; Augustin Fabre les a exposés en détail. Les constructions disparates élevées sur son emplacement, forment aujourd'hui le n° 4 de la place de Lenche. Elles logent l'archiprêtre et la maîtrise de la Major, un patronnage de filles, — et quelques boutiques.

Après la mort d'Antoine Lenche, la Compagnie du Corail fut dirigée par son fils Thomas. Elle avait déjà éprouvé quelques vicissitudes. Thomas de Lenche, enclin à la prodigalité et au faste, n'en fut pas un administrateur irréprochable. Elle allait, au reste, subir un dommage autrement grave: en juin 1604, le Bastion de France était détruit par Mourat-Reïs et la milice de Bône. Il ne devait être relevé que vingt-cinq ans plus tard, par le fameux Samson Napollon, à la suite d'une convention qui rétablit les Concessions d'Afrique au profit du duc de Guise, Gouverneur de Provence.

La famille de Lenche se continua en ligne masculine par Alphonse de Lenche, fils de Thomas, et par le fils d'Alphonse, Scipion, mestre de camp de la Compagnie des Mousquetaires du roi, tué à Cassel en 1677, sans postérité. La fille d'Alphonse, Jeanne, mariée en 1665 à Louis de Romieu, seigneur de Fos, eut une descendance.

*
* *

Telle a été la destinée de la famille de Lenche.

Son illustration fut assez éclatante pour inspirer à une grande famille étrangère un désir de fusion, ou de confusion.

Les Lensh de Roumanie, qui ont compté parmi eux un grand logothète de la justice de Valachie et, de nos jours, un collectionneur fort compétent, n'ont pas dédaigné de se rattacher aux Lenche du Cap Corse et de Marseille, d'adopter leurs armes et de se faire appeler officiellement « de Linche de Moissac ».

Ils n'ont pas négligé de faire établir une généalogie justifiant leurs prétentions. Ce document n'est pas exempt d'erreurs.

Il charge de la soudure entre les deux familles un César de Lenche, frère supposé de Scipion, ignoré des généalogistes français. Ce César n'est pourtant pas un mythe. Il a vécu réellement à Marseille. Il fut l'époux d'une Anne Dau, dont le généalogiste roumain a fait une Anne Doria. Il doit avoir été petit-fils de ce Visconte Lenche, dont nous avons dit un mot et dont la descendance paraît avoir vécu obscurément, sans participer à la notoriété et à la richesse des descendants de son frère Antoine.

*
* *

Notre voyage autour de la place de Lenche nous a conduits assez loin. Cette « placette » est loin d'être une espèce de champ de manœuvre, comme la place Bellecour; d'assez hautes maisons, banales pour la plupart, l'environnent de tous côtés ; et cependant, tandis que nous en faisions le tour, nous avons dominé, dans ses plus larges perspectives, l'histoire économique, et même politique, de notre pays.

RAOUL BUSQUET.

# La Viste

Il y a plusieurs Viste. Pour les voyageurs la Viste est le sommet d'où ils découvrent soudain la mer et Marseille grise et blanche le jour, étoilée la nuit comme un ciel renversé. C'est la Viste du Président de Brosses et de Madame de Sévigné : « l'endroit d'où je découvris la mer, les bastides, les montagnes et la ville est une chose étonnante. »

Mais, pour les Marseillais, la Viste est bien autre chose. Ils ne la descendent pas : ils la montent. Le faubourg sale est franchi. Dans l'air plus léger semblent approcher déjà Aix et l'or de ses maisons, Martigues et ses étangs, la Crau et Mireille. C'est la porte d'un jardin, le début d'un rêve.



L'automobile a donné à Marseille une Viste de plus : la montée classique, notre côte de Picardie à nous.

« Je crois, Monsieur, vous avoir dépassé samedi soir dans la Viste » est une entrée en matière. » — « Vous m'avez dépassé dans la Viste », est une politesse rare, Plus souvent, méfiez-vous, une obséquiosité.

J'en sais qui la montent plusieurs fois coup sur coup, pour le plaisir. Pour le plaisir voluptueux de « gratter » les traînards, en zizaguant, dans le bruit formidable de l'échappement ou dans un cri émouvant de soie qu'on déchire.

Monter la Viste est une science qui plus que toute autre tient de l'art, une science jamais constituée.

Chacun y apporte son style particulier, sa découverte personnelle. Selon la voiture, l'état du sol, l'encombre-

ment, il y a l'endroit précis où il faut changer de vitesse (s'il convient d'en changer), la ligne ténue où l'on doit prendre la corde dans le deuxième tournant.

Pour le départ, deux écoles : Les hérétiques abordent la côte sans ralentir. Mais les orthodoxes, les initiés, s'arrêtent, font chanter à leur moteur quelques quadruples croches et se recueillent un instant avant de démarrer, toujours sur la même ligne.

C'est un rite qu'on respecte. Il arrive bien parfois, qu'un chauffard ignorant obstrue le passage. On ne se retourne même pas pour l'injurier en regardant la marque : Il ne sait pas. Ce n'est pas un Marseillais.

Jean PHILIPON.

# Topographie

### *COURS BELZUNCE*

On n'en parle jamais. Le touriste feint de l'ignorer, les guides n'en disent rien, les romanciers le passent sous silence. N'offre-t-il pas cependant le plus vif aspect de la vie marseillaise? L'accent y est impeccable. Il y a des cafés, des restaurants, des hôtels louches, des filles, des marlous, des grecs, des juifs, des arabes, des urinoirs et des platanes, des éventaires de coquillages et des cireurs de bottes. Vingt rues tombent sur lui et y déversent des flots odorants — ruelles étroites, obliques, pavoisées de linge multicolore, avec des portes mystérieuses qui baillent sur des couloirs obscurs qui sentent le pipi de chat, le graillon et les draps sales des lits aventureux. Le passant vous offre des bagues, des photographies obscènes et des imperméables de provenance inconnue. Il n'y a jamais de sergent de ville. Des mannequins sans tête vous accostent, vous prenant par le bras, vous vendent des pantalons de 28 fr. Y flaner procure mille joies inattendues, et introuvables sur la Cannebière, où les gens sont trop pressés, les anglais trop nombreux, les femmes trop réservées, les camelots plus discrets, les odeurs moins fortes et la perspective nulle.

### *COURS LIEUTAUD*

Les marchands d'automobiles s'y sont tous donné rendez-vous pour épier leurs progrès et leurs clients. Ce boulevard bourgeois est devenu inhabitable, sauf pour les rouges distributeurs d'essence, dont l'œil blanc dépoli sans cesse louche vers l'horizon. Debout au bord des trottoirs, corrects, ils tiennent sans effort apparent

leur cordon ombilical annelé sur leur unique épaule, prêts à le plonger dans le thorax de cette petite Renault au museau pointu, aux trépidantes branchies.

*BOULEVARD LONGCHAMP*

Morne et froid. Il est très vieux — Second Empire — Les maisons grises, identiques — appartements à trois fenêtres — ravalées d'ennui, abritent des cancrelats sous les tomètes de l'escalier, et peut-être des veuves derrière quelques rideaux empesés au troisième étage — aussi des convalescents. — Il semble impossible d'y naître, malgré la proximité du Palais Longchamp où foisonnent les nourrices.

*COURS PIERRE PUGET*

Austère et rigide, il aligne ses arbres et ses maisons parfaitement, sans un sourire, avec cette irréprochable gravité des bourgeois rentés et bien sages, qui vont à la messe, à la clinique, à la Banque de France, et à l'Opéra Municipal.

*RUE DE LA REPUBLIQUE*

C'est à dire encore, de l'Empire, le Second. On ne s'y trompe pas. Beaucoup l'admirent, y trouvent les plus belles maisons de Marseille. Heureusement qu'elle aboutit aux ports, des deux côtés. On y rencontre des nègres et des soutiers que nul savon ne décrassera.
Tout au bout, ça sent Dakar et Tananarive.

*QUAI DES BELGES*

Des mats — des coques blanches sur une eau indéfinissable — des gamins de Murillo — des oranges dans des « couffins » sur la tête d'espagnoles trapues aux amples jupes — des nègres qui pissent dans le Vieux Port — et, derrière la docte façade de Pierre Puget, cette rue dont les lascars de Singapoure savent le nom javanais.

*RUE BOUTERIE*

On en a trop parlé. On en revient habituellement sans chapeau. Des femmes qu'on croirait fardées, sans doute les collectionnent pour un usage inconnu. Ne pas s'y fier. On peut y perdre aussi ses lunettes. Ne pas insister. Attention aux chaises.

*GRAND' RUE*

Foire perpétuelle. Laminoir. Elle est torte est gluante, jolies perspectives sur le Vieux Port. Communisme des chemises et des culottes de femme, en plein vent J'en sors vite, de peur que tous ces pots ne s'ébranlent là-haut. Les urbanistes y fréquentent-ils ?

*QUAI DU CANAL* (1)

Bientôt un souvenir. En attendant, une grande façade bleue, dans l'eau, entre des barques — quatre étages d'un effroyable escalier — enfin, les « Cahiers du Sud », d'où l'on voit le soleil mourir sur des toits et des voiles.

*PRADO*

En hiver, une très lointaine perspective d'énormes chandeliers à quatre branches, platanes lépreux; à leurs pieds, un flot convexe de goudron poli s'écoule vers la mer platè et triangulaire comme un couperet, tout au bout, charriant des taxis éperdus...

*PARC CHANOT*

Foires. Expositions. Musée Provençal. Ne pas y aller le dimanche. On risque ses tibias contre des joueurs de boules. Plus sérieux que des pélicans, leurs gestes sont rituels, leurs pas une marche sacrée. Ils réalisent des miracles d'équilibre sur un pied, tandis qu'ils méditent d'obscurs problèmes de balistique ou de topographie. Ils m'inspirent le respect, la crainte. Ce sont de puissants seigneurs.

---

(1) Cette note fut écrite peu avant le comblement, c'est à dire il y a plus d'un an.

*PLACE CASTELLANE*

J'ai beau faire le tour de la fontaine, la même auto me poursuit et me menace. Alors, je regarde les grandes eaux, si c'est dimanche. Il y a des nymphes et des tritons qui ne sont pas de fromage blanc — aussi des fleuves — du moins, je le crois, car ce sont des allégories.

*RUE St-FERREOL*

Elle est mignonne et pavée de bois. Dentistes, orfèvres, banques opulentes, cinémas — paradis des dames. — On y rencontre sans peine de jolies femmes, — et aussi des femmes « chic » — la haute *fesse* de Marseille qui s'en va prendre le thé, tra la la la laire. Toute la rue sent « l'heure bleue », le ricin, la cigarette « three Castles ». Il faut la *faire* une fois par jour, de cinq à huit, pour choisir sa cravate et voir le cours de la livre.

*CANNEBIERE*

Le matin, des trams mal réveillés et des garçons de café qui entassent des chaises sur leur terrasse. Puis, des anglo-saxons en « plus-quatre » émergent de leurs hôtels et prennent leur élan pour la conquête des Indes. Ils font halte chez Barclay' s et chez Cook. D'heure en heure la Cannebière devient un fleuve qui roule plus d'épaves que ceux de Chateaubriand. Pas de sens unique. Les autruches sont admises. Quoi qu'on en dise, Marius se fait de plus en plus rare. Est-ce lui, ce casque blanc qui brandit un bâton blanc? Mais non — l'indifférence est universelle — nulle tigresse à l'horizon. Le dimanche, des milliers d'êtres humains, y suivent, les pieds en feu, un invisible convoi funèbre, mornes, lassés, mécontents d'avoir, ou de n'avoir pas rencontré l'amour d'avoir soif, d'avoir envie de bailler — courbés sous le terrible fardeau d'une journée vide, ils sont insensibles à la beauté du crépuscule et à la majesté du lieu.

*EX-ALLEES DE MEILHAN*

Désormais amputées d'une côte de verdure, les cidevant Allées en gardent une éternelle cicatrice. Les

**bancs se sont rapprochés, et, de l'un à l'autre des vieillards douloureux se font de terribles confidences. Seront-ils la dernière génération des flaneurs, vaincue par la société des Auto-Taxis ?**

***COURS SAINT-LOUIS***

**Des tours courtaudes, peintes en vert. Elles sont creuses, et au balcon, dans leurs niches, d'amples floraisons abritent de graves personnes qui, de leur trône, condescendent à vous vendre quelques œillets. Qui n'a jamais envié leurs amants ?**

***PLACE JEAN-JAURES***

**Où donc est l'anesse? — et la barque aux rames obliques sur ce dérisoire anneau stagnant? Joie des tout petits! Où donc est le gazon tendre? — hélas! la terre est dure, et y sèchent des crachats! C'est là que mille petits marseillais vont goûter les premières ivresses de l'espace et de la liberté, les après-midi d'hiver, quand il fait soleil.**

***CANNEBIERE BIS***

**Mais je suis injuste. Il y a les habitués. Les camelots du Petit Parisien, la vieille marchande de Soleil, les cireurs de bottes, vaincus par la hausse des prix du cirage, qui s'arrachent les journaux du soir. Eux seuls garderaient à la Cannebière son visage, si l'invasion étrangère ou l'ennui menaçaient trop son intègrité. L'homme aux horaires du P.-L.-M. L'homme à la « poignée pour vingt sous, profitez ». L'homme au canari. Ils sont plus immanents que les façades qu'on repeint ou qu'on mutile La Maison Dorée a disparu. Eux restent. Ils résisteront aux cataclysmes, aux défilés présidentiels, à l'essence à bon marché, aux arrêtés municipaux. Ils n'ont jamais de clients, mais ont pour eux le soleil.**

***PLACE DE L'OPERA***

**En face, un bar, un cireur. Sur les degrés, sous les portiques, des gamins : je croyais qu'ils jouaient aux osselets les petites filles qui se tirent les cheveux. Mais**

non. Je songe à des villes italiennes que je n'ai jamais vues.

*GRAND LYCEE*

Après dix ans d'infidélités au service d'autres tyrans, sévères ou enjoués, imposés ou choisis, je le retrouve, cet immense Lycée, à peine repeint, à peine vieilli, à peine plus maussade — j'ai changé beaucoup plus que lui.— Il ne m'est plus donné de m'asseoir sur ses bancs, mais dans ses chaires; je ne dormirai plus dans sa salle de gymnastique; je ne jouerai plus aux billes dans ses quadrangles revêches, où se heurtent d'autres grimauds — je n'ai plus besoin de me cacher au hasard des portes accueillantes le long de ses interminables couloirs, que je parcours en conquérant, combien peu fier de sa victoire. L'odeur de l'encre, du papier mâché, de la lustrine noire, flotte dans les courants d'air, et on y décéle aussi la proximité des cuisines, la présence inévitable des « lieux ». Des portes claquent, la sonnerie libère un piétinement confus, un vaste grouillement de cris et de rires — la voix du Censeur cingle les piliers — la craie grince au tableau — un imparfait du subjonctif s'échappe par un trou de serrure, et le noir cahier des absents circule sous un bras résigné. — Il est plus vaste qu'une caserne, plus compliqué qu'un labyrinthe, aveugle comme une prison, et c'est en vain que je m'efforce à lui découvrir des charmes. Ruskin peut s'attendrir sur Oxford, et Lamb, venir pendant les vacances, s'y composer avec art une nostalgie d'ancien étudiant qu'il n'a pas été — mais le moyen de verser des larmes de joie devant ces murs anonymes et secs, qui n'ont pas encore appris le secret de retenir un peu de l'âme de leurs visiteurs! O difficile miracle! Tous ces « jeunes barbares » au cœur ingrat haïssent sa grise façade — nul souvenir amical pour ses platanes débonnaires — on ne sait parler que de « boite » et de « profs ». Et pourtant cette « boite » est lugubre sans eux. Il faut croire que dix mois de l'année le lycée a une âme collective et qu'elle sera jeune éternellement. Elèves et profs s'en iront à la rencontre de leurs destinées. Mais le Lycée, sur ses assises obliques, avec ses fondations trapues de cloitre désaffecté, recevra chaque

année sa part de vie. Et si les programmes changent, des noms inconnus s'inscriront sur l'échiquier de l'emploi du temps et le registre des retenues. Il n'a cure des ministres et des proviseurs. Il est assuré d'un renouveau perpétuel, à chaque chute des feuilles, morose indifférent, académique, défiant les conquêtes de l'urbanisme, auberge indestructible où se préparent les mets les plus délicats et les plus amers, pour les lèvres avides ou boudeuses de ses hôtes en pantalons courts, dont beaucoup lui devront, bon gré mal gré, le plus clair de leur conscience et leur pensée.

HENRI FLUCHERE.

## *Le Palais de Justice*

Le Palais de Justice n'est pas un endroit tout particulièrement caractéristique de Marseille. Majestueusement froid, avec cet appareil antique qu'on associe toujours — pourquoi? avec la distribution de la justice, ces colonnes, ces frontons et ces degrés, cet aspect d'austérité revêche, ces couloirs sonores et ces salles d'audience où entre, les jours d'hiver, une lueur blafarde d'aube d'exécution, il n'est pas pittoresque et je ne m'efforcerai point d'y poursuivre les figures de juges et d'avocats où s'amusait la fantaisie de Daumier. Et jamais je n'aurais songé à écrire ces pages sur le Palais de Justice, s'il n'y avait devant ses degrés sur la plage ombragée, — non la statue de Berryer, hommage à l'éloquence et à la disgrâce des modes d'antan, — mais des enfants jouant autour de leurs nourrices, et, surtout ! un Guignol. Je suis certain qu'aucune ironie de mauvais aloi n'a réuni sur cette place les deux monuments, et je n'en mets pour ma part aucune. D'ailleurs on voit très souvent rendre la justice, chez Guignol, d'une façon sommaire et expéditive qui ne permet pas de la confondre avec celle qui s'élabore lentement, minutieusement, derrière le fronton allégorique du Palais.

Autour, donc, de ce Berryer si mal habillé, et dont la tête et les épaules se couvrent en toutes saisons d'une neige illusoire, — vieillesse du bronze ou inconvenances, trop répétées, d'oiseaux — il y a les enfants, et autant l'activité des grandes personnes nous parait souvent absurde, autant il y a dans les jeux des enfants quelque chose de grave, de pris-au-sérieux, dans leurs plus chimériques extravagances, qui nous impressionne et nous contraint à changer d'optique, à rejeter

les besognes pressantes, pour inventer de fantastiques métamorphoses que nous devrons réaliser avec application, et non sans l'angoisse d'une lourde responsabilité. Ne gâtons pas notre plaisir par des observations psychologiques. Nous aurons toujours le temps de dire que ces enfants montrent déjà tous les défauts qui pareront leur âge mûr et que leur instinct sociable les conduit à créer une société aussi injuste que celle à laquelle collaborent leurs parents. Il y a déjà le petit mercanti et le petit arriviste, et chez les filles, les plus perfides intentions à l'égard de leurs camarades masculins, et aussi ce bon gros garçon, un peu niais — il le sera toute sa vie — et, parfois, yeux au vent, un petit poète!

Cette puérile nation reçoit de Guignol de fantaisistes notions d'économie politique, de sagesse familiale et de justice distributive. Aussi les marionnettes rubicondes, agitées d'une demi-ivresse latente, reçoivent-elles la plus chaleureuse, la plus unanime approbation. Je ne vous dirai pas tout ce qu'elles enseignent à leur auditoire, car ce sont des principes subversifs et capables d'ébranler les bases d'une société moins légère. Mais celle-ci touche à peine le sol et peut à son gré bafouer les représentants de l'ordre et imiter la voix de rogomme de Gnafron sans inquiéter leurs parents. Ils ne savent pas, ces naïfs parents, que Guignol mériterait, en réalité, une dose de cigüe dix fois plus forte que celle bue par Socrate, et que les enfants trop assidus à ses leçons ne prendront plus au sérieux d'autres spectacles, moins divertissants, et s'amuseront à d'irrespectueuses comparaisons entre les monuments officiels, solennels et glacés, et l'ironique baraque de bois, qui danse comme une barque de liège, sur toute cette joie enfantine, épanouie.

MARCEL BRION.

# *Marché aux Puces*

M'échoit, dans cette peinture, le bon coin, le fin morceau. Le plus charmant, le plus agréable, le plus délectable à décrire, à écrire. Tout le reste est littérature : les bateaux, les rues chaudes, la colline sainte, la Canebière, les vieilles pierres. Mais ce petit chancre induré et chronique, c'est la vie. Je dis : « C'est la vie, comme on dit : « Que voulez-vous ? C'est la vie ! »

*
* *

Marché aux puces, tarte à la crème. On peut faire, là-dessus du pittoresque à perte de vue, à perte de sens. Je m'en garderai bien. Je me lècherai, ne fignolerai le thème. Je ne monterai pas ma perle en épingle. Ce serait du toc. Je ne sucerai pas mon sujet. Le cœur m'en tournerait. Je serai prompt et discret. Cela vaudra mieux pour vous, pour moi, pour Marseille.

*
* *

Saint-Lazare : Quelque part entre Joliette et Porte d'Aix. Des rues grises, bordées de murs d'enclos ou de façades lépreuses grand-pavoisées de linge. C'est là que ça se tient. Sur quelques arpents de terre battue, chaque dimanche que Démos fait, se donne rendez-vous toute la pouillerie du monde. Non pour y faire l'amour, ce qui ne manquerait de ragoût. Mais pour y vendre et acheter, en plein vent, d'innommables choses. Brocante-partouze. Ces quelques arpents sont dédiés à Hermès-Purotin.

*
* *

Le Ressuscité fut, dit-on, le premier évêque de Marseille. Il en est le patron chrétien. Belle trouvaille, en vérité, d'avoir campé le marché aux puces, le « rastro » comme dit Ramon Gomez de la Serna, en plein quartier à son vocable. Car Saint-Lazare, c'est Marseille en comprimé. Symbole, synthèse, micropole, microcosme: c'est Marseille. Et c'est Babel. On y parle, chante, glousse, glapit tous les langages de la terre —, sauf le français, grâces aux dieux !

*
* *

Y grouille, le jour béni, la vermine humaine des cinq ou six parties du monde. Toute l'écume des mers latines, et de l'au delà de Suez, et de l'au delà du Cap Vert. Toute la raclure et la racaille des continents ancrés sur l'Equateur. Levantins inquiétants, Juifs galeux, Jaunes aux dents noires, et les noirs dont le regard est à roulement à billes. Chechias, turbans, bonnets d'astrakan, calottes de ghettos —, et casquettes, casquettes à carreaux, suprême conquête !

*
* *

Délicieux spectacle. C'est sous le plein soleil qu'il le faut savourer. Le nez, alors, en prend autant que l'œil. Ça pue, ça tape, ça cogne, ça cocotte, ça schlingue. Sont bons, pour le coup, les mots les plus drus de la langue verte. Ça sent la sueur, la crasse, le macchabée. A propos de macchabée, c'est l'odeur d'Israël qui, décidément, domine. L'odeur « juif generis », comme a dit je ne sais plus qui.

Et le poil en prend autant que le nez. Marché aux puces. Les puces sont par-dessus le marché. Poux et morpions aussi.

*
* *

A tels clients, tels marchands. A tels marchands, telles marchandises. N'énumérons point. Y passerait le dictionnaire. Toutes les épaves des fonds de taudis ont échoué sur ces bâches. Toutes les saletés qui n'ont pas droit à une place chez l'antiquaire. Ramon trouve ce

bric-à-brac touchant, digne, honnête, pur. Il y chercherait, dit-il, la pierre philosophale, « caillou des rues ». Qu'il cherche, parmi ces pots de chambre ébréchés, ces débris de ferraille, ces horlogeries édentées, ces bouquins souillés, ces clous rouillés, ces lambeaux déteints, ces os piqués des vers... Quoi ! c'est peut-être ce vieux collier de corail. Offre le, pour vingt sous, à cette fille immonde, qu'habite peut-être un ange —, et qui sait ?

*
* *

Un vieux youtre minable, en lévite, en haillons, barbu, bavant, puant comme le bouc Azazel, installe son bazar. Il y a là, parmi cent autres ordures, un crâne humain, un ibis empaillé à qui il manque une aile, un objet phalliforme, un livre d'heures enluminé, qui se vend au détail, feuille à feuille. Passe un Maltais à l'œil oblique, qui tape dans le tas, en retire un outil emmanché, le soupèse, le tripote. Le fer est bon. Le manche pourri. Alors le vieux youtre, en yddich : « C'est un morceau de la vraie croix ». S'il en demandait treize deniers, on le croirait, tant il ressemble à l'Iscariote. Et il vous dirait que le crâne est celui de Mirabeau, l'objet celui de Bilitis, l'ibis, un de ces oiseaux d'Apollinaire, qui se mettent à deux pour voler...

*
* *

On vend aussi des puces au marché aux puces. Des puces toutes dressées pour petits jeux de société. On les débite en boîtes ou en petits cornets. N'en demandez pas. L'article est épuisé.

On y vole aussi les montres. L'aventure m'y est arrivée. C'est la même qu'on prête à Guitry et à quelques autres. Il faut croire que le coup est classique. Je sens la douce main dans ma poche du cœur : Réflexe, mais si lent ! La montre a disparu. Mais voici, à portée de bras, mon téméraire. Je l'empoigne à la nuque: je suis ganté. « Rends moi la toquante, ou je te donne ». Il se fouille. Il me présente ses deux mains, en coupe, pleines de montres. Une douzaine, pour le moins : Choisissez. » Je choisis la mienne. Elle n'était pourtant pas la plus belle.

PAUL GAVARRY.

## *Marseille-Saint-Charles*

**En dépit de l'escalier monumental orné de jardins et de statues qui lui a été greffé dernièrement par la ville, la gare à voyageurs de Marseille ne sera bientôt plus qu'un délicieux vestige du style de l'exposition de 1889. Déjà les grands rapides pour la côte ne touchent plus Marseille que par sa gare périphérique de la Blancarde, et les terrains de l'ancien cimetière appellent de beaux immeubles à loyer, mais n'anticipons pas.**

**St Charles un des grands patrons marseillais a donné son nom à un plissement de terrain délimité vers le centre de la Ville par la rue Colbert, le cours Belsunce, la Canebière et la place du Chapitre. Du sommet où trône la gare, les toits dévalent les pentes vers le miroir du port et les contreforts de Notre Dame de la Garde. L'œil s'égare dans un brouhaha d'enseignes d'hôtel qui crient sur le ciel que « Marseille est accueillante ».**

**Un pittoresque facile serait de mettre en valeur les ombrages du square, les types de porteurs napolitains, les voyageurs et leurs bagages, les employés et ces bustes en terre cuite qui au premier étage du hall d'entrée président aux destinées d'on ne sait quelle société secrète. J'ai toutefois dessein de parler de tout autre chose.**

**La gare avec sa vie prodigieuse et si régulière a créé comme une cité dans la cité. Les monuments y sont figurés par de grands dépôts de combustible des hôtels pour compounds, des ateliers de réparations, des entrepôts, etc... Débordant même son fief, des espèces de faubourgs se sont érigés sous la protection de ses grands gestes de fumée et de vapeur, dont les membres, facteurs à traction, sous-chefs de train, chauffeurs, ouvriers, appartiennent tous à la grande famille du P.-L.-M.**

L'un d'eux a été créé un peu à l'écart, passé le boulevard National, vers les quartiers laborieux du Nord-Est. On y accède, en venant du centre, par les rues Guibal, Benedit et le chemin vicinal des Chutes Lavies. Chacune de ces voies vaut d'ailleurs qu'on s'attarde un peu, en y passant. La rue Guibal longue et montante, au pavé difficile est bordée à droite par les grands murs nus d'une des gares à marchandises, à gauche par le jardin monacal du parc d'artillerie et la façade prétentieuse de l'entrée principale de la manufacture des tabacs. Vers son milieu une buvette en forme d'échoppe dresse l'oasis de son palmier, de ses fusains et de ses boissons pour camionneurs. La rue Benedit débouche de la place Leverrier, et amorçant une courbe dévale une pente brusque. On pense assez volontiers à un transporteur à marchandises tendu vers la gare des pierres et qui s'engouffrerait sous des tunnels sordides et bas, aux murs léprosés. Du chemin des Chutes Lavies, peu de chose à dire, hormis qu'il est une des grandes voies de décongestion vers la banlieue du Nord-Est et que le château d'eau dont il est flanqué ressemble assez à un grand phare désavoué.

Nous voici donc dans le village des cheminots, qui plus heureux que Rome possède un double forum : le jeu de boules et le dépôt des machines. A en juger par les déclarations de principe, beaux raisins qui mûrissent aux murs de cette partie de la 7me circonscription de Marseille, toutes les opinions politiques y sont professées.

Les maisons sont basses, étroites, inconfortables, des vestiges des grands jardins bourgeois voisinent avec des élevages d'amateurs. On y respire un air de résignation et d'économie. Les couleurs, même par les midis les plus éclatants, y ternissent au contact d'une suie impalpable et des mauvais vins. Les boutiques, celles d'alimentation exceptées, semblent dépourvues des objets les plus nécessaires. Par contre, un luxe de inusité de bars qui semblent être venus là spontanément. Bar X, Y, Z, Bar de la Locomotive, Bar des Machurés et de la Bifurcation, Bar du Dépôt, Bar-Tabac, Bar-Bifur, etc., dont les peintures murales et l'agencement sont d'une naïveté qui ne peut manquer d'éjouir.

Ces bars sont d'ailleurs la grande porte par laquelle

la poésie éternelle pénètre dans le cœur des hommes du peuple: repos, rêverie, jeux de hasard innocent... Ah ! comme je comprends qu'ils aiment à y passer leurs loisirs alors que chez eux des enfants en bas âge jouent ou pleurent dans des locaux exigus.

Dans ce quartier pauvre, le bar est la sauvegarde de la race, les enfants naissent parce que l'homme n'est pas incommodé par eux et cette grande indifférence sauve tout. Aussi pullulent-ils. Ils courent, crient et se bousculent dans la rue. Les uns jouent aux billes, font des rondes, se lancent au visage l'eau des ruisseaux d'écoulement et je trouve ça très bien, vive la Nation!

Par les chaudes nuits d'été le spectacle de la rue est impayable. Chaque maison groupe sur son seuil ses locataires débraillés à qui mieux mieux et les médisances vont leur train tandis que les familles prennent le frais.

Je me suis laissé dire que leurs chefs les plus audacieux se hasardent à passer la nuit sur des chaises longues, vêtus juste assez pour sauvegarder la pudeur et les bonnes mœurs.

Jean MALAN.

# Le Dieu Jarret [1]

Des deux vallées qui se joignent au flanc même de Massalie, l'une s'étale largement, entre les monts de St Marcel et les coteaux de St Jullien et de la Treille, jusqu'au bassin lacustre d'Aubagne, l'autre se creuse plus profondément pour aboutir à une véritable gorge — jadis redoutable aux voyageurs qu'on y détroussait congrument, aujourd'hui dangereuse aux autos par la multiplicité traîtresse de ses virages, — où l'auberge de Pichauris est un sourire dans une verdure inopinée.

Cette vallée est le domaine d'un dieu.

Oh! pas d'un de ces dieux majeurs et tonitruants qui troublent la paix des nuages ou celle des cœurs et se repaissent de gémissements et d'hécatombes ; non ! d'un de ces petits dieux mineurs et paisibles, mais qui savent malgré tout et tenir leur place et garder leur dignité.

Ce dieu s'incarne (que le mot est donc impropre), ce dieu s'incarne en un ruisseau.

Que ce ruisseau soit dieu, nul n'en saurait douter après avoir pris langue avec ceux des habitants de son

---

(1) Le Jarret est un ruisseau du territoire marseillais coulant de l'Est à l'Ouest et qui prend sa source (aux rares jours où il plaît à celle-ci de couler) dans le massif de Pichauris. Il arrose, fortement grossi par un déversement d'eau du canal de la Durance, Le Plan de Cuques, la Croix-Rouge, La Rose et St Just, riants villages de la banlieue marseillaise. Brusquement infléchi vers le Sud, à la hauteur du faubourg des Chartreux, il conflue avec l'Huveaune tout à l'est du Parc Chanot.

royaume qui ont gardé et le respect des croyances millénaires et la sage force des traditions.

Parlent-ils, en effet, de la molle rivière qui s'étale dans l'autre vallée ils disent sans plus de ménagements : *l'Huveaune*. Mais ils se garderaient bien de ravaler, de cet article, au niveau d'une simple chose, le lit étroit où sommeille leur dieu.

Ce dieu mineur a nom Jarret. On dit, on doit dire (à moins qu'on ne soit un de ces mécréants dont la tristesse prosaïque des temps fait, hélas ! pulluler l'engeance) : « *Je suis allé à Jarret : J'ai traversé Jarret. Jarret est à sec* (cours supérieur) *Jarret a débordé.* » (Ça c'est rare) et ainsi de suite.

Les incroyants eux-mêmes, les contempteurs des divinités protectrices, les négateurs de tout ce qui est hors de leur matière et de leur stupidité, donnent à la divinité de Jarret cette preuve de son existence qu'ils l'insultent à qui mieux mieux : « *Jarret sent mauvais ! Jarret n'est plus qu'un égout !* » (que ce dernier point soit exact nul n'en discute, mais c'est blasphémer que de le dire).

Et puis il y a les goguenards : « *Jarret est vaseux !* » Il ne l'a pas toujours été !

Au temps de ma jeunesse prime, l'eau de Jarret gazouillait encore sur des cailloux ; entre ses doigts verts le dieu laissait frétiller des goujons, et les galopins de mon espèce allaient, à ses rares barrages, tremper du fil dans l'eau aux jours heureux, et qu'ils s'efforçaient à multiplier, de leurs écoles buissonnières.

Jarret ne faisait rien ; ce qui est bien le parti le plus sage que puissent prendre soit les dieux, soit les saintes gens, car hors de cela ils ne font généralement que des bêtises.

Rien ? J'exagère. Il est patent que, même à l'époque (mais pour se distraire simplement) Jarret faisait tourner quelques moulins ; des moulins de rien du tout qui alimentaient alors des embryons de villages.

Jarret daignait donc se détourner de son cours — lui,

ses eaux claires et ses petits goujons — et se laisser glisser du haut de telles roues à aubes tout au plus bonnes à le faire mousser, d'où il redévalait vers son lit creux, ravi de retrouver l'ombre et le silence et la paix. Cela lui servait, si j'ose dire, de gymnastique rythmique.

Pendant des ans et des ans Jarret aurait continué ainsi à régner heureusement entre ses heureuses berges si une femme n'était point survenue.

Les femmes, ou pour mieux dire, la gent femelle, troublent les hommes et les dieux ; soit qu'elles les induisent en tentation comme le fit Eve, soit qu'elles les plongent aux noirs transports de la jalousie ou de la colère. Mais le pire, voyez-vous, que puisse faire cette engeance maudite, est de s'offrir au désir qu'elles éveillent sans se donner ensuite pleinement. C'est de ce cruel supplice que le pauvre Dieu Jarret est en train, lui l'Immortel, de mourir ; car si l'amour assouvi d'une mortelle pour un dieu peut (cela est rare, mais s'est vu) l'élever jusqu'à l'immortalité, réciproquement l'amour inassouvi d'un dieu pour une mortelle le conduit par une route aussi douloureuse que sûre à la mortalité qui est l'état d'un être susceptible de recevoir la mort.

Or donc il arriva — la terre de Massalie ayant soif — que ses magistrats imaginèrent d'aller chercher, à grand tracas et frais, au dehors de son territoire, la fluente, torrentueuse et dangereuse Durance.

Il arriva qu'au même temps, d'aucuns — parmi ceux qui tenaient les moulins heureux lesquels servaient de passe temps au dieu Jarret — furent atteints d'une maladie cruelle et à tout prendre inguérissable qui se nomme l'amour du gain.

L'homme que frappe ce mal affreux ne se connaît plus ; il perd le respect de soi-même, et de toute chose à ses environs et de toute personne à son entour. Il se prend à nommer préjugés ce qu'auparavant il avait coutume de proclamer choses respectables et sacrées, et ridicules scrupules ce dont, jusqu'au jour de la contagion, sa vertu et son honneur se faisaient gloire.

Ainsi était-il advenu des mouliniers dont Jarret de-

puis des ans innombrables était l'ineffable bienfaiteur.

Ils dirent donc : « *Puisque Durance vient à Marseille, jetez là au lit du dieu Jarret ; cela le ragaillardira et lui donnera des forces nouvelles pour faire tourner meules et bluttoirs.* »

Point ne furent totalement exaucés leurs vœux impudents. Les édiles de Massalie sont gens dont la raison n'a pour limites que leurs intérêts, limites étroites s'il en fut, à tel point que l'on se demande si les frontières n'ont pas, en se resserrant sans cesse, fait disparaître le pays.

Ils dirent donc : « *Nous ne saurions donner toute la Durance à Jarret. Nous avons à vendre ailleurs ou à louer à bon prix cette fille capricante.* » Ils ne firent donc pénétrer au lit du dieu qu'une partie infime du corps de cette gourgandine alpestre, partie telle au surplus que, suffisante pour le troubler, elle ne pouvait en aucun cas songer à le satisfaire.

Encore qu'elle ne le fut point, le dieu Jarret la trouva saumâtre.

En vain essaya-t-il de repousser l'assaut de l'intruse qui lui mettait les doigts partout sans qu'il lui fût permis de se payer de retour ; l'insinuante Durance (au surplus fille mal tenue et tout juste propre) le frôlait et le pénétrait de toute part.

A cas pareil le rut et le dégoût sont frères. Ce fut dans le dégoût que le vieux Jarret versa : mais il ne s'y résigna pas sans la transition de colère.

Certain Automne naissant, comme luisait le premier jour d'octobre, Jarret avait ému de ses plaintes jusqu'aux nuages ; et ceux-ci pleurèrent tant et tant sur lui — au milieu des éclairs et des tonnerres que, bien trop tard, Jupiter venait enfin de faire tonner et jaillir en sa faveur — que, la fureur du dieu mineur s'exaltant à son tour, à la vue d'une sympathie qui lui venait d'où il ne l'attendait plus guère, Jarret bondit, s'enfla, jaillit hors de ses rives sages, broyant, noyant, emportant tout sur son passage, ouvrant comme grenades la voûte des ponts qu'il attaquait à l'envers et faisant une fois encore

connaître aux hommes que, nom d'une pipe ! un dieu est toujours un dieu !

Ce fut son dernier sursaut : dépoissonné et empoisonné Jarret n'est plus que l'ombre de lui-même ; aussi descendra-t-il bientôt au domaine même des ombres. Il ira dans le Hadès, dans le Hadès-collecteur, rejoindre la divine Perséphone et, dilué définitivement parmi les saletés humaines, se fondre, stercoraire et dédivinisé, au sein de cette mère auguste des forces latines et des destinées massaliotes que l'on nomme Méditerranée.

Paul BARLATIER.

# *La Faculté des Sciences*

Rien n'est plus changeant selon des saisons et les heures que le visage de la Faculté des Sciences. C'est une vieille coquette qui se défend. N'allez pas la surprendre au négligé, à huit heures du matin : Elle vous paraîtra triste et maussade. Dans la grande eau errent çà et là des préparateurs en blouse blanche, le concierge mal éveillé qui s'étire et bâille comme le *Bartoumïou* de la Pastorale, quelques étudiants; et c'est tout. Mais, vers la fin de la matinée, le soleil, « ce fauteur de fantômes joyeux », se charge de lui refaire une beauté ; il dore ses vieilles murailles grises. C'est alors qu'il ui faut aller rendre visite. Elle se met en frais pour vous recevoir. Quelques deux cents étudiants libérés des amphithéâtres sont là qui causent, crient, s'interpellent, échangent sur le peu d'attraits du cours des remarques astucieuses. Ils sont gais, bruyants chanteurs. Quelques jeunes filles jettent de-ci de-là, une note clare, examinent leurs lèvres trop rouges dans de minuscules miroirs. C'est midi ; on a deux ou trois heures de repos devant soi, pour certains, même, tout le reste de la journée. Arrière ! Botanique, mécanique, analyse epectrale ! On vous retrouvera toujours assez tôt...

Et puis, on se disperse par petits groupes ou isolément, en enjambant les flaques d'eau ; et la grande cour, construite sur les vestiges de l'ancien cimetière Saint-Charles reprend sa mine grise en renfrognée.

Pendant ce temps, les étudiants ont regagné leurs pénates. La joie du matin tombée, chacun retrouve, devant sa table ses soucis habituels, souvent déraciné de quelque bourgade de Provence ou de Corse, en étudiant, si gai, tout à l'heure, se sent maintenant très loin et très seul, sans ami pour partager sa trisesse : en

échange de quatre ans d'un labeur âpre, que lui propose-t-on? une chaire dans un collège de province, une médiocrité grise à perte de vue. Il se sent très seul, car il n'existe pas à Marseille de vie universitaire. Les étudiants s'ignorent les uns les autres et les efforts de leur association, pour louables qu'ils soient, demeurent insuffisants. Ils sont dispersés au hasard de leurs logements, noyés dans les 700.000 habitants de Marseille. Pas de commerce entre eux, pas de heurts d'intelligences où s'échauffent les pensées. Chacun travaille pour soi, sans chercher à jeter ses réflexions solitaires dans une discussion qui les eût précisées, amplifiées. Et dans sa solitude l'étudiant songe à ces tavernes de la Rive Gauche dont parlent Barrès ou Pierre Bost, où chaque idée trouve l'écho qui la prolonge, soulève la controverse qui la rend dynamique, agissante, lui insuffle la vie. Mais demain, le mistral aura dissipé les nuages. Qu'un bon soleil échauffe la grande cour et se joue, à travers les carreaux sur les fioles multicolores exposées dans « l'amphi », à nouveau ce sera la gaîté, les refrains obcènes ou bachiques.

Nul ne saura sa crise de la veille... Dans quelques jours lui-même ne l'aura-t-il pas oublié ?

JACQUES BENET.

# *Saint-Lazare ou le Quartier Espagnol*

Quelqu'un devrait écrire un traité de la promenade. Il y a, entre ce charmant mais difficile exercice — car c'en est un — et la flânerie, la même différence que de la rêverie à la méditation. Pour être profitable, il ne saurait être trop réglé. Essayez de préparer vos promenades, de les réfléchir, et vous verrez combien vous irez de meilleure humeur, les sens et l'esprit mieux excités, qu'en laissant le hasard vous conduire. Ces principes, je laisserai de plus patients que moi les établir. Je noterai seulement les deux que voici : qu'il faut se rendre aux lieux qu'on veut bien voir à pied ; et, deuxièmement, qu'il faut prendre pour cela le chemin le plus long. Cette rue, ce quartier, que vous désirez connaître, vous apparaîtra ainsi avec ses vrais caractères, dont le premier, tout aussi bien que chez les personnes, consiste à différer des autres. La loi des contrastes est grossière, mais elle est toujours vraie. Dès qu'on l'applique, on s'aperçoit d'ailleurs que sa simplesse n'est qu'apparente ; on en découvre l'inépuisable diversité. Tous ceux qui ont le goût d'explorer les villes le savent bien.

Pour aller au quartier espagnol, prenez si vous voulez la rue d''Aix ; après la ville italienne aux mille souliers, vous verrez d'un œil neuf la petite cité aux fruits. Mais suivez de préférence la rue de la République, impersonnelle et sévère ; traversez la place de la Joliette; tournez le dos à la gare et gravissez une des rues qui la joignent au faubourg Saint-Lazare. Pendant tout le temps de ce trajet, ouvrez bien entendu vos yeux, vos oreilles, vos narines. Quartiers sonores et spacieux. La longueur et la hauteur des immeubles ; la perspective infinie des

docks aux quatre cent cinquante fenêtres carrées ; la largeur des rues parcourues par des camions et par des charrettes aux attelages à trois chevaux ; la poussière qui s'élève, plus égale qu'un brouillard mais au contraire de lui se dissipe au crépuscule ; la rumeur qui monte des quais, des entrepôts, des usines, comme si un gong continu résonnait dans l'air, et que ne parviennent à percer ni les claquements de fouets ni les jurons des charretiers ; tout donne à cette partie de la ville un aspect grandiose et grave. On se dit que le commerce et l'industrie ont leur majesté. Mais quiconque ne vient pas ici pour affaires ne peut s'empêcher de songer aussi, à entendre cette plainte incessante et multiple qui suinte de la foule, qui suinte jusque du fer et de la pierre, à toute la douleur qu'il tire, ce trafic réglé à coups de téléphone sous la terre, des pauvres hommes qui vivent dessus.

Vous atteindrez le quartier espagnol en proie à ces impressions. Et toutes choses aussitôt, les boutiques, les maisons, les personnes, — car ici c'est la marmaille qui occupe la rue — vous apparaîtront si menues, que vous éprouverez le sentiment de Gulliver arrivant du pays des Géants au royaume de Liliputh : Vous aurez peine à croire à leur existence.

Les rues les plus étroites de Marseille, c'est là assurément qu'elles se trouvent. Mais aussi les plus grouillantes. Trois détails entre cent arrêtent le promeneur, — et je ne parle pas au figuré.

Les linges étendus d'abord. Ce qui distingue un quartier bourgeois d'un quartier populaire, c'est toujours ce signe là d'abord, ce signal aux mille drapeaux. Mais ici les maisons sont si basses qu'il faut se baisser pour pouvoir avancer. Il est vrai qu'aucun véhicule ne passe, et c'est pour cela peut-être que les bruits de la rue paraissent devenir soudain, aux oreilles de celui qui est venu par la rue de la République, tellement humains. Plus que des conversations et des cris, des rires et des pleurs ; plus que la voix des hommes, des femmes et des enfants. Instinctivement, l'œil compose des groupes vivants avec ces pantalons de treillis bleu qui s'égouttent, ces camisoles, et ces petites blouses fleuries.

Mais aussitôt vous butez dans les étalages. Leur variété n'est pas grande. Le commerce paraît ici stricte-

ment réduit à ce qui concerne la nourriture. Celle-ci elle-même semble se résumer à deux denrées essentielles : la viande et les fruits. Régimes de bananes suspendus, corbeilles de raisins, pyramides de melons, grenades en vrac. Et deux mètres plus loin l'enseigne rouge sang de taureau de la boucherie, au portail encadré de poumons roses, au seuil éclaboussé. Une odeur d'entrailles succède sans transition à des parfums de vergers. Il faut voir l'animation qui règne autour de ces boutiques un jour de fête. Je suis venu là un matin de Pâques. La chaussée non pavée disparaissait sous des épluchures ensanglantées. Des morceaux de cervelle gisaient parmi des grenades écrasées. Des lapins furent égorgés sous mes yeux, écorchés en un tournemain. Le boucher recueillait le sang dans une boîte cylindrique en fer blanc, qu'il déposait ensuite, ainsi que son couteau, sur une longue cage en bois où deux ou trois de ces pauvres bêtes attendaient leur tour, réfugiées dans un coin, en tremblant.

Le troisième détail, ce sont les balcons. Presque chaque maison possède le sien. Il est si bas qu'on peut le toucher de la main. On y accède par un escalier extérieur en bois. Ceux qui sont en vis-à-vis, peu s'en faut qu'ils ne se touchent. Il va sans dire qu'une grande partie du linge à sécher est étendue sur la rampe. Mais ces balcons n'en gardent pas moins leur caractère essentiel, qui est — ne riez pas — de servir d'ornement.

Vous remarquerez quel souci de l'inutile subsiste au milieu de tant de misère. C'est quelque chose de bien touchant et de bien mystérieux, ce semblant de luxe qui parvient à se nicher jusqu'au comble du sordide. Un rien suffit : c'est, au coin d'une fenêtre, une plante qui s'élève d'une petite caisse en bois, d'une boîte de conserves ; un peu de peinture à l'eau sur l'étroite façade. Chacune a sa couleur propre ; ou plutôt sa teinte, car ici rien d'excessif, — si ce n'est la quantité de sang versée au seuil des boucheries. Hors le rouge, j'imagine volontiers qu'en Espagne tout est nuance.

La première fois que je vins à Saint-Lazare, ce fut avec un peintre. Il était de mauvaise humeur en m'y accompagnant, car le temps était gris. Il craignait que ma première impression n'en fût diminuée. Point du tout. A peine arrivé, il dut convenir que le quartier

conservait son charme habituel. Ses couleurs demeuraient celles de chaque jour, à la fois tranchées et tendres, éclatantes et délavées. Ces rues miraculeuses n'ont même pas besoin du soleil pour resplendir. Comme une très jeune femme semble aussi fraîche la lampe éteinte...

Mais tandis que mon ami s'abandonnait au plaisir des yeux, je songeais, mon œil désertant déjà la surface des choses, je songeais au moyen de pénétrer dans un de ces intérieurs minuscules et ombreux que j'apercevais sous ces balcons, et je ne le trouvais pas. Quel dommage ! Combien nous nous enrichirions et l'esprit et le cœur, combien plus qu'à fouiller livres, journaux et doctrines, s'il nous était permis de nous introduire au sein de ce peuple où semble s'être réfugié le peu de merveilleux que recèle encore l'humanité. Ce n'est pas à l'usine qu'il faut chercher à entendre battre son cœur ; c'est « à la maison », là où près de l'homme déjà faussé par les idées qu'on lui souffle vivent la femme et les enfants, et les animaux pour les nourrir. Il est aisé de pénétrer derrière les coulisses d'un mauvais lieu ; rien de moins mystérieux. Mais quiconque à des mains blanches ne connaîtra jamais le secret des pauvres gens, pour peu que leurs mœurs soient honnêtes. Force est bien de se contenter du « pittoresque », qui est à un paysage de rue ce que le costume est aux hommes.

GABRIEL D'AUBAREDE.

# *Les Catalans*

Les Catalans offrent au ciel le témoignage de vies entièrement libérées. De ces corps sans faux-gestes, frappés au soleil d'une mort dont on ressuscite, s'affirme le refus inconscient à toute émotion qui ne serait pas gratuite.

La raison nous pousse à des erreurs qu'un animal sait éviter. Il suffit d'un moment de torpeur, l'instant qui précède le réveil ou celui qui le suit immédiatement pour que du corps paralysé surgissent les pensées les plus vraies. Enfin, ce soudain détachement, qui s'étend à tout ce qui vous entoure; et, la sensation miraculeuse d'une mort à laquelle on participe sans parvenir à s'y intéresser.

Bientôt, on a l'âge des vagues en fumées, le nom des nuages en écume. L'invisible et la matière, tous les mouvements essentiels du corps et de l'esprit, s'unissent sans explications.

Le ciel voit enfin la couleur des yeux. Et, les hommes n'appartiennent plus à la terre. Les jambes en l'air, la tête en bas, il leur devient facile de marcher sur les mains. Rien n'est indispensable. Les trottoirs sont faits pour dormir; les gestes vont à l'envers; on entend, au loin, sauter les villes pittoresques à la dynamite. Bref, les mots ne sont pas utiles. On s'endort avec les yeux ouverts. Tout est possible.

Sans doute, est-ce cette liberté des corps, des pensées sans détours, que viennent chercher aux Catalans les gens de Marseille et d'ailleurs.

Le temps n'y a plus de limites. On devine l'heure à cause des garçons qui apportent les repas. On y déjeune sur les planches qui brûlent les jambes, amollissent le pain. On sait que la couleur de la peau sera le seul sujet

de conversation. De la sieste, au soleil, tombent, en écailles, les raisons d'une vie utile qu'on retrouvera à la sortie.

C'est là, qu'en dehors des conventions, se retrouvent les êtres de toutes les races. Ces corps semés aux Catalans, qu'importe s'ils sont Mongoliens, Européens, Américains, brûlés d'une couleur uniforme, ils ne servent qu'à désigner des hommes.

Il suffit d'une île volante, du premier bassin d'un port, pour que se dissipent les mensonges des villes. Les voici désormais inutiles, les histoires avec les commentaires, les Atlas avec les cartes de teintes différentes. Sur les plages méditerranéennes, de Gibraltar à Port-Saïd, une même nuance couleur du jour, du ciel, des yeux.

Sincérité internationale. Affranchissement terrestre. On y fraternise plus sûrement qu'aux frontières des individus de même race.

Les jeunes grecs anglicisés, les espagnols de Montparnasse, les Marseillais de tous les mondes, s'y mêlent sans efforts.

Tout est simple, nu, transparent. La joie facile transpire par tous les pores de la peau. Il s'agit de correspondre par signes. C'est le seul moyen de ne pas se trahir. Les genoux se cassent et les mains se retournent. La poésie prend corps. Mais un corps en vraie chair, avec des muscles garantis véritables, qui jaillissent sous la peau.

De petites vagues naissent, et disparaissent irrémédiablement: comme des vies. Inutile d'y chercher un sens.

On ne crée rien sans innocence. Les enfants ont, seuls le don du miracle parce qu'ils portent, en eux, une candeur qui leur permet de tout tenter. Aux Catalans, dépouillée, la vie reprend son véritable sens.

GEORGETTE CAMILLE.

# Partance

*C'est demain, mes amis, qu'on lève l'ancre,*
*On arrive à peine, on repart aussitôt.*
*Ah, puisqu'il faut partir, que ce soit au plus tôt*
*Qu'on te laisse derrière soi, vieille France.*
*Pourquoi te traînerais-je plus longtemps,*
*Vivante et fixée à mes flancs encore,*
*Comme un vautour qui me dévore?*
*Allez, tranchez l'amarre,*
*Pour qu'il n'y ait au monde, entre le double espace*
*De la terre et du ciel,*
*Que ce navire qui sent déjà dans sa carène*
*Frémir le balancement de la vague,*
*Et qui tient à nos pieds sur sa planche fragile*
*Maison, foyer, famille, patrie!*
*C'est ce soir, amis, qu'on embarque,*
*Et c'est demain, à l'aube, le départ.*

*O Marseille, Marseille, porte*
*De l'Orient,*
*Marseille fauve et bruissante,*
*Coquillage strident qui résonnes*
*De toutes les rumeurs marines,*
*Fais-nous goûter un jour, une heure,*
*Tes nuits brûlantes, tes places fleuries,*
*Tes ombres mystérieuses,*
*Et puis adieu!*
*Je ne t'aurai qu'en passant, Marseille,*
*Retrouvée et baisée aux lèvres,*
*Marseille, terre encore de France,*
*Marche suprême de l'antique Occident;*
*Mais j'emporte avec moi ta douceur amère,*
*Ta rapide fureur, et l'ivresse*

De ce vin doré d'Italie
Qu'une vieille femme, si pauvre peut-être,
Mais riche de son maternel sourire,
Nous versait au moment du départ,
A plein verre, à pleine fiasque.
Ah, qu'il fait bon être ivre,
Ivre de tout, de bruit et de lumière,
Ivre de ce grand désir d'aventure
Que le péril de la mer
Vous fait monter la tête!
Ivresse du départ, seconde jeunesse,
Force recommençante, force immortelle,
Que celui-là, qui t'a goûtée et connue,
Dise, s'il l'ose, qu'il peut se consoler de toi,
Lorsque au foyer natal pour jamais revenu,
Tu remontes à sa mémoire,
Comme ces ferments de vendange
Qui s'élèvent des cuves vineuses, le soir,
Ou comme l'odeur du foin dans les granges,
Qui, de l'avoir à peine respirée,
Vous rentre jusqu'à l'âme et vous fait pleurer
D'amour et de mélancolie!
Ah, partir, partir,
Face à la mer, face à l'Orient face à l'écume!
Ivresse du départ, ivresse inconnue,
Vers qui l'on a soupiré toute sa vie,
Maintenant je te tiens,
Comme une coupe débordante au bout de mes deux mains.
Je n'ai qu'à te rapprocher de ma bouche
Pour te boire jusqu'à la dernière goutte
Et t'épuiser d'un seul trait,
Avec cette jeunesse, ces chants, ces rires,
Au fond desquels pleurent tout bas peut-être
De pauvres âmes impatientes de s'étourdir,
Mais que je voudrais, moi, presser jusqu'à la lie,
Pour en faire un peu plus de ce désespéré souhait
Qui m'arrache de toi, maison, de toi, patrie,
De toi, France, chair maternelle dont je suis fait!

Les quais s'allongent à perte de vue,
Tonneaux d'où le vin suinte, balles en tas,
Monceaux d'oranges, odeurs de saumure,
D'eau croupissante et d'algues,

*Royaume de fonte et d'espace*
*Où l'on embarque,*
*Cauchemar de visages, de cris, de murmures,*
*De voitures qu'on hisse,*
*De chevaux qui marchent suspendus dans les airs,*
*Battant à vide des quatre fers,*
*D'hommes qui ne savent plus ce qu'ils disent,*
*Et, plus que de fatigue et de vin,*
*Rassasiés de leur cœur inguérissable et plein*
*Qui voudrait bien revenir en arrière,*
*Et qui tire pourtant sur ses chaînes*
*Comme un navire palpitant*
*De sa partance;*
*Ombres naissantes d'un crépuscule d'octobre*
*Qui, plus haut que le givre rose*
*Des lampadaires électriques*
*Irisés d'un clair de lune livide,*
*Font un plafond de fumée errante,*
*Avec l'haleine de ces mille bouches vociférantes*
*Et la sueur de cette pauvre matière humaine*
*Qui déjà roule comme les flots de la mer,*
*S'agite et s'égosille,*
*Va boire encore, et puis reboire, et puis s'engouffre*
*Dans les flancs du monstre endormi*
*Sur l'eau noire, clapotante et lourde,*
*Au ras du quai*
*A partir d'ou commence la rumeur infinie*
*De la solitude marine.*

*Allez, compagnons, allez goûter Marseille*
*Un dernier soir,*
*Moi, peu m'importe, je reste.*
*A quoi bon ces adieux qu'on dit en plusieurs fois?*
*Si ton cœur est tranché, si ton cœur souffre,*
*Hé bien, qu'il saigne!*
*Mais laisse-le s'épancher tout d'un coup*
*Plutôt que de l'exprimer goutte à goutte.*
*Va pourtant, compagnon, va-t-en goûter l'amour,*
*Fût-ce la lourde ivresse*
*Que te verse l'Aphrodite des carrefours,*
*Quelle que soit la bouche où tu la cherches,*
*Un instant, le temps d'un éclair qui brille,*
*Tu connaîtras le bienheureux abîme,*

*La mort bienheureuse, la mort divine*
*Où l'on se dépouille de toutes ses misères.*
*Mais il faudra partir demain quand même.*
*Alors, pourquoi pas ce soir plutôt que demain,*
*Pourquoi pas tout à l'heure plutôt que ce soir?*
*Allez, compagnons, allez aimer, allez boire,*
*Nous levons l'ancre demain matin,*
*Mais moi, je reste.*
*Je vous l'ai dit, il n'est pour moi désormais*
*Rien au monde que ce navire,*
*Où je pourrai, pour la première fois de ma vie,*
*Dormir sous les étoiles du ciel libre,*
*Au sommet du vaisseau, sur la passerelle,*
*A même le plancher humide*
*D'un baume de goudron et de sel,*
*Parmi les cordages et les chaloupes*
*D'où s'échappe, de temps en temps, le souffle*
*De ce bétail humain blotti là, n'importe où,*
*Et qui dort, comme s'il n'avait jamais fait autre chose*
*De toute sa pauvre vie.*
*Ah, partir, partir!*
*Qu'elle est lente, cette nuit d'automne,*
*Que l'aurore tarde à venir!*
*Quoi, ne t'ébranleras-tu pas, vieux navire?*
*O nuit, o belle nuit, tiens mes yeux grands ouverts*
*A tes constellations fraternelles.*
*Je veux sentir trembler jusqu'au fond de moi-même*
*Le premier frémissement de la mer,*
*A l'heure où le bateau s'arrache de la terre.*
*Mais la nuit est longue et l'on dort,*
*Et soudain l'on s'éveille dans le frisson de l'aube*
*Où l'on ne sait quoi d'insensible*
*Vous laisse pressentir qu'on est déjà parti.*
*J'entends déjà la houle marine,*
*Voici que le rivage fuit*
*Au battement de l'hélice.*
*Adieu, comme chantaient par la voix d'un poète,*
*Ceux-là qui s'en allaient sur la mer,*
*Adieu, patrie, azur!*
*La mer, le ciel, la terre, tout est tissé de brume.*
*Je ne vois poindre à travers le nuage,*
*Comme un sourire d'or, comme un heureux présage,*
*Que l'image de la Bonne Mère*

*Qui préside au commencement du voyage.*
*Mais tout l'azur est dans mon âme,*
*Tout l'azur qui m'attend là-bas autour des îles*
*Couleur de saphir et de fleur,*
*Nageantes sur la mer bienheureuse*
*Comme au cours d'un fleuve tranquille.*
*Adieu donc, toi seulement, patrie,*
*Que j'emporte avec moi tout entière,*
*Comme un parfum secret, comme un vase de terre,*
*Une ombre chérie,*
*Un peu de poussière à l'envers de mes sandales,*
*Un fidèle et lointain sillage,*
*Cela qui n'existe enfin que par moi,*
*Et, tant que je vivrai, qui demeure,*
*Sur toutes les vagues, sous toutes les étoiles,*
*Le rythme même et le battement de mon cœur;*
*Adieu, patrie, adieu!*
*Et maintenant, gouffre, danger, tempête,*
*Prenez-moi vite, emportez-moi sur vos ailes,*
*Et que je ne sois, tendu vers le fauve Orient,*
*Qu'un désir qui se gonfle et qui palpite au vent,*
*Comme un lambeau de toile*
*Qui, sans pouvoir guider seulement sa nacelle,*
*S'en va droit devant lui, dans l'étendue, en proie*
*A tous les hasards de la mer...*

François-Paul ALIBERT.

En mer, octobre 1916.

# *Embarquement*

Le matin, lorsque nous reprenons conscience, nous approchons d'Avignon. Le train file, rapide, à travers la campagne méridionale, triste, si triste, malgré le soleil qui dore les rochers blancs dont elle est parsemée, éclaire, en les brûlant, les poudreux oliviers grisâtres. Non, ce n'est pas « malgré le soleil », qu'il faut écrire, mais bien « à cause du soleil ». C'est lui, en effet, qui, après avoir tout grillé, après avoir causé la sécheresse d'où naît la poussière répandue sur toutes choses, semble se complaire à mettre durement en relief les résultats de son œuvre. Et l'impression émanée de ces paysages accablés est d'autant plus intense qu'elle est plus complexe, qu'il y a opposition, au premier abord, entre la pure clarté, synonyme de joie, de vie, et ce qu'elle nous permet de voir.

Pris par le spectacle, nous ne songeons même pas à essayer de compenser, en le prolongeant, ce que le sommeil de cette nuit de sleeping eut de forcément imparfait. Nous regardons défiler les villages composés de maisons aux toits plats, couvertes de tuiles qui semblent avoir pâli sous l'influence de l'éclatante lumière. Elles sont rousses, jaunes, ces tuiles, presque jamais d'un rouge franc.

Après la traversée de la Crau, par instant, en visions rapides, de grandes taches bleues, miroitantes et éblouissantes : l'étang de Berre, les premières échappées sur la Méditerranée.

Puis, c'est l'entrée en gare de Marseille, le brouhaha de l'arrivée et de la descente du train, la bousculade, l'assaut des représentants des agences, la longue attente des bagages, le départ pour la Joliette, l'apparition définitive de la mer radieuse.

Nos colis enregistrés, nous faisons connaissance avec le navire dans lequel nous allons vivre pendant six jours. Nous apportons à ce contact la curiosité légèrement défiante ressentie généralement en pareil cas — à moins, peut-être, d'avoir fait de très nombreux et fréquents voyages en mer.

Pendant que nous parcourons la ville en tous sens pour effectuer diverses acquisitions, une remarque déjà faite s'impose à nos esprits: Marseille, différente en cela de la plupart des cités de province, présente, en certaines de ses parties, une animation et une activité analogues, comme intensité, à celles de Paris. La Cannebière, la fameuse Cannebière, fournit un spectacle plein de vie, sans cesse modifié, grouillante qu'elle est de passants, parcourue de tramways. Mais ce qui constitue le caractère particulier et vraiment pittoresque de la courte rue si renommée, c'est son aboutissement sur le vieux port, la large échappée sur le bassin toujours trop plein d'embarcations. Elles sont si serrées les unes contre les autres que, de loin, la voie paraît se continuer tout à la fois et être obstruée par une forêt de mâts profilés sur le ciel. Cette perspective lumineuse, aérée et vaste, contribue grandement certes, à nous faire emporter de ce lieu, orgueil des Marseillais, une image agréable à évoquer.

Après avoir déjeuné chez Pascal, pour nous conformer à une recommandation répétée à plusieurs reprises par des amis, nous occupons le temps dont nous disposons encore aux habituelles promenades des jours d'embarquement.

Nous gagnons d'abord, par des voies ombreuses, le Palais de Longchamp et faisons un tour dans le jardin zoologique. Un chameau — ou un dromadaire — auquel on a construit comme abri un petit pavillon mauresque, nous donne un avant-goût de l'Orient. Nous contemplons avec sympathie un superbe ibis rose. Incommodé sans doute par la chaleur, il se tient sur une patte, pensif et parfaitement immobile, sous un léger filet d'eau de la cascade qui domine le bassin où il est. Puis nous admirons les perroquets. Sur leurs perchoirs, ils bordent une allée. Inlassablement et avec un bruit strident, ils s'efforcent, suivant l'usage de leurs pareils, d'entamer leurs mangeoires avec leurs becs puissants.

Enfin, nous faisons la classique ascension à Notre-Dame de la Garde. Notre visite à la basilique terminée, nous contemplons le panorama :

Le port. Vu de cette hauteur, il donne l'idée d'un plan, dont il a la précision et la netteté géométriques. Dégagés des détails et de l'encombrement, les quais et les jetées apparaissent, minces traits noirs rectilignes sur l'azur de l'eau. Nous cherchons et trouvons, parmi les autres, le paquebot qui, tout à l'heure, nous emportera.

La multitude des habitations privées et des édifices publics, confuse pour nous, malgré quelques points de repère.

Les verdures, d'une part, les flots, de l'autre, assiégeant la ville. Image de la petitesse des efforts de l'homme au milieu de la libre nature. Preuve aussi de leur mérite et de leur beauté particulière, en raison de leur difficulté.

Les collines, qui limitent l'horizon.

Puis c'est la descente, le retour au port, l'embarquement et l'installation dans notre cabine.

Cependant, le travail hâtif et fiévreux des derniers moments se poursuit à bord. Le vacarme assourdissant des treuils, les coups de sifflet, les commandements se suivent et se précipitent.

L'heure approche. Les adieux s'échangent. Des larmes coulent de-ci de-là.

Et lentement, très lentement, le départ s'effectue, dans l'apothéose commençante du couchant. Nous contemplons avec recueillement un de ces spectacles dont Claude Lorrain sut faire de merveilleux tableaux. Pureté et transparence parfaites de l'air, colorations émouvantes, rien n'y manque. Nous évoquons l'arrivée des Grecs, fondateurs de la cité. Nous nous représentons leurs navires défilant devant les grandes falaises blanches qui surplombent les vagues et nous voulons situer cet événement en un moment comme celui-ci, en une heure où il participait spécialement de la beauté environnante.

Accoudés à l'arrière, au-dessus des remous de l'hélice, nous livrons aux flots quelques roses qui nous accompagnaient depuis Paris et que le voyage a flétries déjà. Pendant que le paquebot accélère sa vitesse, longtemps, nous les suivons des yeux, ballottées par le sillage où elles finissent par s'évanouir. Pauvres petites choses

frêles, le caprice cruel de l'homme vous enleva à votre milieu, vous arracha, dans tout votre éclat, à l'arbuste dont vous étiez la parure, pour vous abandonner, après avoir hâté votre fin en en jouissant, vous livrer à l'onde amère...

JEAN-MARIE DE JOUDREVILLE.

# *Rue des Tonneliers*

Rue des Tonneliers.... Rue des Tonneliers... Ces trois mots-là me reviennent comme un refrain, et souvent, la nuit, je rêve que j'y habite encore et que je parcours les chambres d'autrefois...

Ce rêve, n'est-ce pas un remords ? Pourquoi n'ai-je jamais parlé de cette vieille rue familière où j'ai tant vécu ? J'avais sept ans quand mes parents sont venus s'y installer; j'en avais trente quand nous la quittâmes.

C'est une rue plus « province » que les autres rues de Marseille; presque une rue de campagne, claire, et très courte. Notre maison faisait le coin de la rue Bonefoy; aucune façade ne fermait mon horizon, car de l'autre côté, il y avait les hangars, de grands hangars généralement vides. Pendant tout un printemps, une jeune femme brune et charmante garda ces hangars sans utilisation; elle ouvrait la porte et cousait des sacs, assise au nord du trottoir. Quand venait le soir, elle changeait de corsage sans fermer sa porte, elle avait de jolis bras minces et des épaules délicates, que je vois encore. Je vous dis que c'était presque la campagne... Plus tard, ces hangars emmagasinèrent des épices, dont le parfum montait jusquà moi... Je voyais aussi de ma fenêtre un jardin qui appartenait à une grande maison bourgeoise, que nous appelions la maison Goldschmidt et dont le propriétaire était Suisse. Des enfants jouaient dans les allées. Je les enviais, car j'étais souvent malade et je jouais très peu. Au coin du jardin poussait un arbre de Judée; le printemps venu, il se transformait en reposoir avec ses fleurs violettes. Ah! Dieu ! Que je voudrais le revoir, cet arbre de Judée avec toutes ses fleurs... Et j'entendais

alors les cris des hirondelles dont les ailes en ciseaux, coupaient la soie bleue de l'air avec ce crissement aigu que vous connaissez bien...

Rue Bonefoy, habitait dans une grande maison populaire, un Turc, ou un Algérien, dont tous les vieux Marseillais se souviendront et qui était célèbre par l'abondance de ses enfants. La rue piaillait sans cesse de leur turbulente et bruyante présence qui la trans formait en quelque passage de Blidah ou de Constantinople. Et le vieux Turc passait au milieu de cette marmaille, imperturbable, avec son turban blanc, d'une propreté parfaite, sa barbe blanche, son air affable et indifférent, et ses énormes mollets qu'admiraient les femmes du quartier.

A mesure que je l'évoque, je revois vivre tout ce petit quartier tranquille et perdu. Au-delà de mes hangars grimpaient les petites maisons de la rue Montévidéo : c'était là qu'habitait un garçon de mon âge que je devais retrouver plus tard et qui est Jules Sauerwein. Derrière notre pâté de maisons s'allongeait la rue des Henri ; au coin qu'elle fait avec la rue Dragon, vivait avec son mari, officier de marine, une jeune femme de la plus suave et de plus pure beauté. Je la revois dans mon souvenir et je retrouve l'impression extraordinaire qu'elle fit sur mon adolescence. Elle est devenue par la suite Liane de Pougy et s'appelle aujourd'hui la princesse Ghika.

C'est dans ma petite chambre de la rue des Tonneliers que j'ai découvert le monde des livres et les premiers enchantement de la création. Un jour, — le 9 avril 1896! — la porte s'ouvrit devant un grand jeune homme, mince, aux cheveux déjà rares, mais longs, aux longues moustaches tombantes; il me dit d'une voix douce et sifflante : « Je suis André Gide ! » Ce fut une des plus grandes émotions de ma vie. Peu d'années après, je vis entrer de même un jeune homme, presque aveugle, à la barbe rousse, que quelqu'un accompagnait; ils étaient si misérablement vêtus tous les deux, que la concierge avait essayé de les empêcher de monter; c'était Emmanuel Signoret, accompagné de son beau-frère Calixte Toesca. Plus tard encore, Jean-Louis Vaudoyer vient m'y chercher pour me conduire dans les jardins de la plus vivace amitié.

Ce fut dans cette chambre de la rue des Tonneliers, que nous fondâmes, Gilbert de Voisins, Albert Erlande, E. A. Lascaris, Henry Roberty, François de Gaffory, Guillaume Monod de Montricher et moi, une petite revue *Méditerranéenne*, où collaborèrent Henri de Régnier, François-Viélé-Griffin, Georges Rodenbach et bien d'autres, et qui fut un ancêtre des *Cahiers du Sud*. Francis de Miomandre, devait nous rejoindre peu de temps après. Des échos de nos conversations, de nos rires, de notre fantaisie se retrouvent à la fois dans *Ecrit sur de l'eau* et *Un monde de rosée*, et dans le livre de souvenirs de Gilbert de Voisins.

Dans cette même chambre, Joachim Gasquet me lut son *Narcisse* et *Il y a une volupté dans la douleur*. Mais si j'évoque aujourd'hui tous ceux qui en franchirent le seuil, ne vois-je pas soudain reparaître devant moi Camille Mauclair, Stuart Merril, J. C. Mardrus, Eugène Montfort, Marc Lafargue? Et voici encore Lucien Rolmer, Jean Carrère, Gabriel Sarrazin, Fernand Caussy, Valère Bernard, Adolphe Retté, Louis de Saint-Jacques qui était alors le critique très écouté de la *Plume*, Eugène Rouart, Joseph d'Arbaud...

Je me suis tant mêlé aux choses dans cette maison de la rue des Tonneliers que si j'y revenais aujourd'hui je ne pourrais pas croire que l'actuel locataire de notre appartement puisse me dire : «Vous n'êtes pas chez vous... » J'ai l'impression tout au contraire que j'y serai toujours chez moi et que murs et fenêtres, tout m'y appartient — mais m'y appartient de cette possession muette et toute spirituelle qui ne peut inquiéter personne. Mais je n'irai pas. A quoi bon ? Les fantômes qui hantent ces chambres, je les trouve d'abord en moi, et je n'ai pas besoin de faire ce voyage pour m'apercevoir que *ma* rue des Tonneliers, transformée, enrichie par tant d'alluvions intérieurs, n'est plus celle qui se greffe sur la rue Dragon; la mienne court rejoindre, à travers des méandres inconnus, le domaine éclatant et cependant si sombre de la vie intérieure.

EDMOND JALOUX.

# *Rive-Neuve*

C'est notre rive gauche — que signale, en guise de Panthéon, une vierge en or.

Ou plutôt ce devrait l'être. Car tout ce côté de Marseille avant de connaître la frénésie moderne aurait pu devenir la cité intellectuelle. Devant la rive droite emplie de trafic, hérissée de cheminées de docks et de pylones elle eût donné abri aux musards de tous âges, à ceux qui gardent l'insouciance de l'enfance ou son regret. Dans toute ville si troublée soit-elle du soin de sa prospérité, devraient être ménagés des refuges pour les promeneurs traqués par le tram, l'auto, agressés par le bruit et les lumières.

La rive Sud eût possédé ce droit d'asile. Je crois bien qu'elle ne l'aura jamais.

Naguère encor on pouvait espérer, sinon lui conserver ce privilège du silence qu'on défendu les cités de vie intérieure, et qu'en somme ont certains ilots; rue de l'Arsenal, Colline Puget, Endoume; mais seulement sauvegarder cette sécurité, cet aspect tranquille et grave où Georges Imann voit de la tristesse et qui me semble être la réserve des vies dignes, un refus aux promiscuités.

Il n'y faut plus penser depuis qu'a disparu le dernier barrage, cette limite moins réelle que symbolique; le Canal de la Douane, aujourd'hui comblé. Ce n'est pas que ce fossé d'eaux mortes fut une défense, bien qu'il s'en donnât l'air avec ses ponts-levis en accent circonflexe sous leurs potences, mais il témoignait de l'ancien état de choses et sa disparition coïncide avec l'assaut du camoin-automobile, l'irruption du tramway, l'infiltration des bureaux. Rien ne pouvait le défendre; aussi bien aucune colère n'a soulevé sa pes-

tilence, ni éclaboussé d'immondices les sacrilèges. Il s'est laissé tout bonnement ensevelir sous les gravats, devant une haie de badauds et d'artistes, gens inoffensifs...

*
* *

Pourtant que de souvenirs cette eau sans vie apparente, n'a-t-elle pas emportés vers les darses quand les tombereaux la chassèrent! Les barques autrefois mouillées dans cette douve, ont trouvé refuge aux pannes du Vieux Ports, mais où êtes vous, images de ceux qui, le soir venu, arpentèrent ce quai en devisant passionnément? Vous Jean Roque, aux lourdes épaules, Verdilhan, fou de peinture, Emile Sicard, presque aveugle et plein de mirages? Rien ne nous rendra ces reflets tremblants que leur silhouette jetait sur l'eau noire quand, arrêtés sur le pont de corde cent fois réparé, avant d'entrer chez Pascal, ils se montraient la fresque sombre du Vieux Port rayée, vers le ciel, d'antennes et de cordages ! D'autres s'y sont mirés que, depuis, la vie incline sur des bords moins familiers. Brauquier sans doute évoque, aux nuits australiennes, le petit atelier du cinquième qui donnait par sa fenêtre unique sur le quai, maintenant vague, et Pagnol, traversant les ponts de Seine, doit, malgré lui, se rappeler la vision d'eau forte, qu'aux soirs de vent, offre la ligne des toits de la vieille ville, anguleuse, cassée, comme on voit aux estampes moyen-âgeuses, avec la flèche des Accoules, et le fronton de l'Hôtel Dieu, sculptés durement sur le crépuscule.

*
* *

Une piste inégale recouvre le Canal défunt. Avec lui a disparu ce coin de la ville, vestige de Marseille il y a cent ans. Au temps de l'arsenal, existait là une darse et les galères royales s'amarraient où s'élève cette vespasienne. Puis tout fut désaffecté; sur l'arsenal détruit on édifia des entrepôts immenses qui y sont encore, où longtemps le commerce marseillais abrita ses denrées et qui, délaissés pour les docks actuels servent

d'ateliers aux artisans et aux peintres, parfois de logements de fortune. Ce sont assurément parmi les plus beaux immeubles de Marseille. Au jour de leur démolition, qu'on envisage, il faudra regretter leurs lignes qui sont nobles et maudire le temps injuste qui privera le port de son fronton, pour satisfaire aux générations, jalouses de ce qui dure. Ce jour-là, les terrassiers se douteront-ils de ce que contiendra la poussière de ces murailles, de ce qui tombera sous leurs pics? La vie artiste de plusieurs époques a résidé dans ces anciens greniers de la Révolution, et s'est recueillie dans cet air mêlé d'odeurs marines. Pas un mouvement de l'esprit dans notre ville qui n'y ait en son origine où n'y soit venu. Là, ont passé tous les peintres de Provence et d'ailleurs: Monticelli, Loubon, Guigou et tant d'autres; là, demeurent encore Marquet, Valère Bernard, Henry de Groux..., dans les salles aux grandes baies où les mâtures font des signes.

Je suis sûr qu'il n'est pas à Marseille de quartier plus aimé des intellectuels nomades. Certes, il faut y voir l'attrait un peu légendaire de cette merveilleuse image qu'est le Vieux Port, avec le quai de la Mairie où les maisons en goquette se serrent fraternellement et ont des coloris italiens, où les ruelles feraient pâmer de joie tous les crocheteurs de la terre et les snobs baudelairiens, dont les filles dans leur cloaque, sont amies des arts, et sont popularisées par Pascin ou Chas-Laborde sur les deux hémisphères.

Cependant, il n'est pas moins sûr que la plupart des écrivains et des peintres de notre temps, de passage à Marseille: Duhamel, Mauriac, Montherlant, Van Dongen, Berthold Mann, Durtain, Suarès, Gide, Alibert, Paulhan, Masson, Supervielle et j'en passe, viennent à Rive-Neuve retrouver une atmosphère de sympathie intellectuelle, enrichie par cette ivresse de liberté que donne l'approche de la mer.

Au dire de ces voyageurs il est peu d'endroits dans le monde, pas même les cités-reines du carnaval méditerranéen, ni les caravanserails d'Asie, qui puissent montrer le spectacle des soirs d'été à Rive-Neuve.

En plein air, en pleine rue, frolés par les véhicules, des centaines de gens, autour d'un étal de coquillages, absorbent le pain trempé de la bouillabaisse ou tordent

adroitement leur langouste. Sur cette assemblée dévorante circulent une gaieté, une bienveillance de Kermesse. Indescriptible polyphonie: toutes les exclamations dans toutes les langues, agrémentée dans le registre aigu d'incessants flonflons que débitent une séquelle de gueux professionnels, et, dans le grave, du roulement des camions et des tramways sur la Cannebière, et autour du Port. Les chanteurs se suivent, quelquefois prennent en canon, et c'est alors une cacophonie jubilante. Ils sont parfois jusqu'à cinq groupes à vociférer en chœur et les dineurs se tenant les côtes, les encouragent de la voix et du geste — du geste charitable bien entendu — dont le seul effet est de provoquer un pugilat général où l'on se bat à coups de mandoline et de savate. Ou, plus comiquement, survient un ivrogne qui tonitrue, et couvrant de ses hoquets la musique, apaise tout le monde par le fou rire. Là se borne toujours la scène. Rien de grave ne survient: Tout se résoud en mots, — en gros mots — mais si gros qu'ils éclatent et qu'on en pouffe. Un bon esprit de galéjade enveloppe ces agapes où tous les « mendigots » ont leur compte. Le Christ devrait bien passer un de ces soirs par là. Que ne recueillerait-il pas pour les pauvres du ciel!

*
* *

Mais Rive-Neuve a ses vedettes. Ses familiers n'oublient pas tel virtuose en habit qui, tête nue les régalent de janvier à décembre, deux fois le jour, sans omettre les fêtes chomées, de la romance de *Solweig* ou d'*Ukulele lady,* ni l'incorrigible mazette, dont la voix et le violon, chacun faux de son côté, composaient de telles dissonnances que les dents vous grinçaient et qu'on avait, en l'écoutant envie de le mordre. Mais saluons ce joueur de syrinx qui, deux saisons durant, mêla à cette bouffonnerie un souvenir de Tempé. Je le revois, attendant la fin pour éviter la bousculade et le bruit; il ouvrait l'écrin ou il tenait sa flûte de roseaux et sans souci de l'heure il soufflait dans cette chose d'intarissables mélodies. Il avait souci de présentation, il savait que son crâne aigu, ses oreilles pointues, ses

yeux redressés vers les tempes et ses mains osseuses aux poils noirs le faisaient ressembler aux sylvains de la fable. Il usait avec art de ses sortilèges, savait se placer à distance, profilé sur la rampe rouge du ciel, et tandis que la flûte et les lèvres se taquinaient sans relâche, qu'une harmonie coulait grave ou menue, j'ai vu maintes fois des gens l'écouter, la fourchette en l'air.

Mais le chanteur s'est tû; les lumières décroissent, la marée des tables reflue aux étalages et vers les dineurs clairsemés approchent moins timidement les derniers venus de la gueusaille, les mendiants plus pauvres de la horde. Les assiettes sont en un tournemain débarrassées et le calme succède aux rumeurs. On a rentré les coquillages: du coup, le quai semble plus mort, car c'est bien la vie de la mer qui montait à lui avec la pulpe du violet ou l'étoile rouge des oursins. Les couples attardés hèlent des taxis et le vieux gardien d'autos, mendiant, renté, touche ses derniers pourboires. Puis le silence. Tout ce côté du port retombe à la sérénité nocturne. En face clignotent des lumières en chapelets refletées par l'eau mouvante: c'est la fête des bars avec leur crapule, les rixes et les drames...

Le quai de Rive-Neuve, net comme un glacis, luit sous son éclairage axial, tandis que se balancent les yachts aux fines mâtures. C'est le moment de flâner dans cette pâleur où le silence met une douceur de clair de lune. La perspective se prolonge un peu brouillée, irréelle. On distingue au loin le Transbordeur, le Fort St-Nicolas, la masse noire du Pharo ce belvédère de Marseille. Tandis que le regard suit la chaîne des lumières, on ne peut se défendre de penser que Rive-Neuve a sa grandeur. Qu'on l'aime, certes, d'un amour jaloux, pour lui conserver ses pêcheurs, ses marchands d'« esques », ses restaurants en liberté, ses ateliers légendaires, mais hélas! n'oublions pas qu'il est la voie majeure conduisant à la mer. Or, de ce côté là, Marseille est encore une ébauche...

Dans quelques années, Rive-Neuve sera le prolongement de la Cannebière et, comme toujours, les artistes — qui le classèrent — en seront chassés.

Jean BALLARD.

# *Marseille*

De Marseille, j'ai d'abord aimé le nom. Dès le collège, comme j'étais amoureux de Cécile, mon cœur battait devant Marseille. Cécile, je l'avais rencontrée dans un roman, Marseille sur une carte de mon Atlas. Ces deux noms s'épousèrent dans mon cœur. Cécile était blanche, Marseille écarlate, Cécile s'élevait comme un col de cygne, Marseille s'ouvrait comme une fleur que j'imaginais pareille à une jolie gueule. Du fait qu'elle était pendue au bord de la mer, Marseille prenait à mes yeux une valeur redoutable ; quant à Cécile, elle voguait sur un étang.

Je n'ai jamais revu Cécile, mais j'ai dépassé Marseille.



On ne connaît vraiment un être ou une chose qu'au prix d'une déception et peut-être faut-il avoir déchanté d'abord pour bien chérir ensuite. Marseille, ce nom fou, lorsque au sortir d'une gare je me trouvai tout à coup devant sa réalité dure et bruyante, me fit mal et me glaça au lieu de m'étourdir. Elle n'était pas suspendue sur l'abîme bleu, mais se baignait les pieds tranquillement dans une mare. L'étang de Cécile, s'il était d'un bleu moins vif, ne me parut pas plus paisible. Cependant, lorsque devant le port j'aperçus les bateaux balançant leurs mâts, cette première agitation me força à la connaissance d'un univers dont les rochers me cachaient encore la profondeur et l'éloignement. « Marseille, compris-je, est une porte ouverte ; c'est ici que tout commence. »



Mais je n'ai compris vraiment Marseille qu'un jour qu'il faisait froid. Parti du Nord où une gelée d'avril faisait injure au Printemps, je m'étais laissé couler peu à peu vers les profondeurs du Midi. Jusqu'à Valence, je ne m'étonnai pas de l'absence du soleil ; mais tout à coup un frisson me prit, plus terrible que celui du Nord, lorsque j'aperçus, parmi les cailloux et les vignes, les petits ronds gris des oliviers qui semblaient tourner sur eux-mêmes et ne projetaient aucune ombre.

Arrêté à Avignon, je passai quatre jours à me chauffer devant un feu de bûches en guettant par la fenêtre un rayon de soleil. A peine eus-je le courage de monter au Château des Papes, que je trouvai hanté par d'affreux coups de mistral, qui me collaient aux murailles et me défendaient de regarder aux fenêtres. Un guide obèse vantait à desAnglais figés les beautés du Midi, son soleil et ses fêtes naturelles ; il me parut moins fou que le vent mais pire que le plus insensé des hommes.

Le quatrième jour, l'idée me vint qu'il fallait partir. « Marseille ! » pensai-je soudain, comme si ce nom seul devait accomplir le miracle. Quelques heures plus tard, Marseille n'était plus un nom, ni même cette ébauche de corps que je gardais dans mon souvenir. C'était Marseille accomplie que je serrais dans mes bras, un corps parfait, tiède, mœlleux.

Si j'eusse aperçu Marseille toute nue, ce jour-là, je veux dire déshabillée au soleil, peut-être me serais-je détourné d'elle. Les contrastes violents ne sont pas toujours les plus efficaces, et je ne pourrais jamais aimer une femme qui s'offrirait sans vêtements. Un brouillard léger l'enveloppait de la gare à la mer ; à mesure que je découvrais ses rues, le brouillard se changea en pluie. Lorsque j'arrivai au quai des Belges, il pleuvait si fort qu'il me fut impossible de distinguer le pont transbordeur.

Mais quelle douceur dans ce gris pluvieux ! Chaque pas que je faisais était un pas dans l'éternité. Je marchais comme un amoureux, ouvrant les bras, les lèvres, et faisant de la main le geste instinctif de la caresse. Je ne demandais même pas à voir à travers la brume ; l'instant de la possession, je ne l'appelais pas : je durais merveilleusement devant lui.

Il plut jusqu'à la nuit et dans la nuit encore j'entendis

la pluie en dormant. Le lendemain, je vis le bassin resplendissant de Marseille au soleil. Marseille s'était longuement laissé déshabiller.



On ne décrit pas une ville ou un paysage champêtre en dénombrant ses monuments ou ses arbres. Peut-être serais-je incapable aujourd'hui, même en me faisant effort, de dire si l'église de N.-D. de la Garde se trouve située à droite ou à gauche quand on regarde la mer. C'est affaire des guides. J'aperçois Marseille recomposée en moi, mais l'image est authentique. Plus tard, lorsque sur le pont du bateau dont la pointe indiquait la direction de Tunis, je me retournai pour saluer la ville qui peu à peu s'effaçait entre les rochers retrécis, je la vis à peu près comme je la vois encore aujourd'hui que je la regarde en moi.

Si l'on me demande un souvenir précis de cette journée, que répondrai-je ? On ne choisit pas plus ses souvenirs que ses goûts. La question est posée, je ne réfléchirai pas, et voici ma réponse. Dans une rue du port, les prostituées assises à leurs portes m'apparurent comme des madones ; selon qu'elles avaient les cheveux blonds ou bruns, je leur mis une couronne d'or ou d'argent sur la tête. Leurs visages étaient délicieusement peints et quelles douces paroles elles prononçaient ! Comme elles appelaient maternellement ! Tous les hommes étaient des enfants. Mais non, je ne me trompais pas ; celle-ci, qui souriait innocemment à un nègre, tricotait, les coudes appuyés sur les hanches, elle avait l'air de bercer son ouvrage. Au coin de la rue, je vis descendre d'une rue en pente un corbillard ; des enfants marchaient devant, se tenant par la main. Un enfant était mort. Bientôt toutes les femmes eurent quitté leurs portes pour s'assembler sur le passage. Que se disaient-elles ? Plaignaient-elles le mort ou s'extasiaient-elles sur les vivants ?

Tournant le dos au port, je remontai vers la Canebière. Une boîteuse clopinait devant moi. Comment oublier son visage, que je cherchai tout de suite à reconnaître, si aujourd'hui encore le seul mouvement de sa

disgrâce, cette chute à chaque pas, reprend figure et m'arrache non pas de la pitié, mais la plus pure admiration ? J'avais fait un crochet pour l'apercevoir : le profil se montra d'abord, jeune ligne déjà ferme ; puis, dans l'ovale le plusrégulier, un visage tracé et peint comme celui des madones que je venais de quitter. Je la regardais, elle le vit, et je vis en même temps qu'elle aussi aimait les hommes. Elle devait les aimer plus encore, parce qu'elle boîtait. On le voyait à la douceur de ses yeux. J'eus honte de l'avoir regardée ainsi, m'imaginant ce qu'elle devait croire : « Ce n'est ni mon visage ni mon corps qu'il regarde, c'est ma boîterie... » Je me remis donc derrière elle et j'essayai de marcher de son pas. « Pourvu qu'elle ne se doute pas que je la suis », pensai-je, car rien n'était plus beau ni plus naturel que ce corps qui boîtait ; la hanche droite en tombant accentuait sa courbe et la jupe s'agitait comme par l'effet d'une danse. Je me souvenais d'une danseuse indoue qui dansait absolument ainsi. La boîteuse suivait le trottoir, regardant à droite, à gauche, et chaque fois je voyais un côté de son profil. Parfois elle s'arrêtait pour respirer et je m'arrêtais aussi. Pourquoi les hommes ne l'aimaient-ils pas? Et moi-même ?

Il arriva un moment où je ne sus plus pourquoi je la suivais. Ou plutôt j'attendais ce qu'elle allait faire et je perdis ainsi sa véritable trace. Mais la boîteuse me rattrapa. Ce fut bien ainsi. Je m'aperçus qu'elle ne suivait aucune direction, ne cherchait rien, mais attendait le hasard. C'était un vieux cireur de bottes coincé dans un angle et qui attendait comme elle. Sa danse s'arrêta là ; elle appuya une main sur la hanche la plus basse et, calée ainsi pour ne pas tomber, se mit à parler à l'homme qui lui répondit. Ils avaient l'air de se connaître ; tous deux, de temps à autre, regardaient les passants. Alors seulement je remarquai que la boîteuse portait une toilette élégante.

— Ce sont là tous vos souvenirs ?

— Tous mes souvenirs.

Franz HELLENS.

# *Gravité de Marseille*

Une certaine littérature désuète épandit sur Marseille, tête et cœur de la Provence moderne, toute une série de poncifs aussi faux qu'injustes.

Sur cette activité commerciale si souvent constatée pour nous humilier, — activité dont on ne devrait pourtant pas méconnaître la poésie et la majesté — une couleur cosmopolite et pittoresque empêche de discerner l'âme marseillaise de force, mais aussi de finesse.

Tant s'obstinent à ne voir à Marseille que galéjades comme ils ne voient en Provence que farandoles. Or, les farandoleurs ne farandolent plus que dans les vers des félibres attardés et je voudrais insister un moment sur cette âme grave de Marseille que me semblent exprimer ces vers de Mistral :

> « Comme fait la grenade au rayon qui
> la mûrit, mon cœur s'est ouvert et, ne
> pouvant trouver plus tendre langage
> en pleurs s'est répandu. »

et ceux-ci de Théodore Aubanel :

> « Au pays d'outre-mer, dans mes heures
> de rêverie, souventes fois je fais un
> voyage, je fais souvent un amer voyage
> au pays d'outre-mer. »

Dans les poèmes des troubadours-propagateurs d'une sentimentalité mièvre, si l'on veut, mais fort appréciable dans un siècle bardé de fer, maints historiens ont vu un des ferments de la civilisation, et ce rôle a été suffisamment mis en lumière pour n'y point insister, mais il convient de noter que, bien après les troubadours et avant Mistral et Aubanel, sous la verve drue d'un Vic-

tor Gelu, si souvent peuple et brutal, nous trouvons aussi un accent profond. Son accent de révolte ne provient-il point de cette sensibilité fine que je trouve partout ici?

Ecoutons Victor Gelu :

Nous montons, nous montons toujours,
de planète en planète. Du chemin de Saint-
Jacques aux pics du soleil. Nous laissons
à main gauche un tourbillon de comètes...

Nous voyons tout, nous connaissons
tout; nous pouvons tout; pour tout dire,
enfin: nous sommes avec Dieu.

Maître, je t'ai amarré sur l'ancre d'espérance
— Va achever ta tâche au milieu des affamés.
Et quand tu auras fini ta vie de souffrances,
Tu viendras me trouver aux pays embaumés...
Du calice de fiel tu peux épuiser les gouttes.
Je t'ai coupé le bâton qui te doit soutenir;
Je pars premier; tu verras mes traces
sur la route; Tu me rattraperas à la
brume... »

..............................................

Laissez-moi dérouler pendant un court moment, de la vie intellectuelle, de l'amour changeant, de l'art peu abondant de Marseille, le fil solide, ténu et soyeux.

Dans la vie intellectuelle d'ici comme de partout la recherche têtue de l'évasion.

Fuir les contraintes, les soucis, les douleurs, la laideur et la mort et soi-même...

Mais ici, la recherche est vaine.

L'on n'y monte point dans le carrosse du Saint Sacrement, via la vie éternelle, ni dans la conduite intérieure de l'amour éternel ni dans la souple torpédo de l'art, pour la rencontre du bonheur.

Pourtant fuir!

« Ah! pour lors, combien de fois j'ai désiré, porté sur les ailes de la grue qui passait sur ma tête; voler au rivage de la mer immense, boire la vie à la coupe écumante de l'infini », voilà le désir de Goethe.

Et voici celui de Remy de Gourmont :

« Alors, je m'en irai tout comme un autre par les routes et par les hôtelleries vers le bout du monde qui est le rivage le plus proche. »

Nous ne pouvons pas éprouver ce désir, ni palpiter de cet espoir, puisque nous y sommes au bout du monde.

La vie éternelle, le bonheur, l'ailleurs sont ici. Nul besoin de les aller chercher. Nous buvons sans répit à la coupe écumante de l'infini. Est-il étonnant qu'un peu de satiété nous contracte la lèvre? Il nous faudait monter parfois dans les brumes, dans la pluie et dans le froid pour raviver la soif du départ dans la nostalgie d'ici où les collines sont blondes et roses comme la volupté.

Les désirs trop comblés empêchent le désir. Nous n'entendons plus susurrer l'invitation au voyage. Nous connaissions avant que Paul Morand l'eut dit « l'ennui absolu des traversées ». Et où irions-nous ?

Les innombrables races aux parlers babéliques — messagères de l'infini — nous ont appris le néant de tout.

Le mysticisme est consolateur comme toutes illusions. Mais le nôtre (car on est toujours mystique) est trop imprégné de réel. Sur les plateaux brûlés de la Gineste nous voyons l'Orient méditant les Testaments, l'Ancien et le Nouveau sont écrits dans nos guarrigues rases par les buissons au mistral, les contes des mille et une nuits sont redits à voix haute dans le Vieux-Port et dans le golfe... et la Grèce notre mère et l'Italie notre nourrice... tous les vieux mondes, l'égéen, l'hindou, l'égyptien, tous les vieux pays ornés sur les voiles et dans les fumées...

Nous sommes prisonniers de cette lumière vivante. Prisonniers éblouis du réel nous ignorerions, croit-on, l'angoisse de l'autre recherche, la profonde, puisque non poussés vers elle par un ciel bas et revêche, la vérité ne dansant pas dans le verger bruissant, mais gisant blafarde et raidie dans le puits sinistre. Précisément. Renonçant à la vérité, l'insatisfaction demeure, qui pour être moins vague n'en est que plus vive. Tandis que le mystique avec une hypothèse prise dans le noir du puits calme sa soif d'absolu.

Parlerai-je, d'une façon que d'aucuns trouveront présomptueuse et sacrilège, de ce philosophe sans distractions, ni passions, tout le jour enfermé seul dans son

poêle hollandais et qui se persuadant si vite que Dieu existe se persuadait moins aisément qu'il existait lui, Descartes, et croyait le prouver en prouvant l'évidence. « Donc je suis » est curieux. Pour nous, païens d'aujourd'hui, le réel existe puissamment. Nous n'avons pas besoin de prendre à deux mains notre front pour être sûr que nous pensons. Nous contemplons avec étonnement ces philosophes enfermés dans le gris sur gris, dont parlait avec horreur Niesztche, et qui se demandent s'ils existent, s'ils pensent et à quoi et comment ils pensent.

Nous les voyons ranger leur esprit, comme un bureau. Ici: les plumes, là le buvard. Il est bien entendu que j'existe, car donc est irréfutable, il est sûr que je possède une âme et immortelle, à cause de, car, si, les anges indubitablement sont; les bêtes, de simples machines puisqu'elles ne parlent pas comme nous et puisque au lieu que et que par conséquent. Tandis que le verbal n'est pour nous qu'une musique. Nous n'en sommes pas dupes. Nous adorons les apparences en tant qu'apparences. Nos paysages se détachent en solide relief. Les formes, les couleurs, les sons sont pour nous comme s'ils étaient vibrations, mais quand même formes, couleurs et sons. Et notre appétit d'idéal n'en est que plus vorace.

Pascal est plus près de nous que des Nordiques.

Les deux esprits se battent en lui. L'angoisse vient du doute. Le païen ou pour être plus précis l'athée moderne qui n'a plus d'illusions sur rien, car les mythes sont morts, le mystère, l'angoisse, car il n'a aucune explication à se mettre sous l'esprit comme un chien ronge un os, trompant ainsi sa faim.

Le mystère est plus mystérieux pour nous. Nous ne savons rien de ce qui se passe derrière le mur. L'autre le sait.

Nous adorons l'apparence. mais nous tremblons devant elle. Nous tremblons devant les physiologies qu'elle borne: idées que le mystique vraie vomit. Je suis souvent la proie de ces moroses délectations où l'on rumine l'immonde et qui par le dégoût vous rejette vers quelle pureté?

Certes la lumière me raccroche à cela. J'ai beau voir, comme sur les planches d'anatomie, les femmes douces

et souriantes, sous la courte flamme de leurs cheveux s'ouvrir ainsi que des armoires où en place de linges et de pots de confitures une tuyauterie d'une complication chinoise inscrit d'odieuses arabesques dans une atmosphère fade de boucherie. La lumière me lie à cette vie, je ne vois plus que belles attitudes, mouvement parfumé, mais, quand même, à genoux devant les beaux genoux, en me caressant à la chair, je me blesse au squelette.

Sous la méridienne d'été, l'air de la rue, comme sur les pittosporums et les tilleuls fleuris bourdonnant de mouches et de guêpes, l'air de la rue est tout sonore et tendu, acreté envahissante, blessante de violence, oppressante jusqu'à la tristesse, jusqu'au soir spasmodique apportant le sourire béat des mannequins de cire sous la douche crue des lampes à mercure.

Et ces femmes au corps charnu promenant dans nos rues les plus hespéridiens des fruits, ces femmes magnifiques gorgées de lumière, frolées de souffles tièdes elles ploient sous la langueur de l'anéantissement. Dans une atmosphère moins claire, elles aspireraient aux plaisirs, aux bonnes sensualités, à la flamande; dans le rayonnement elles s'abandonnent aux sentimentalités, elles savourent les attendrissements bovaryques.

Nous ne jouissons pas sous la douce clarté des lampes de la tendre intimité des races que calfeutre le gel en broderie aux vitres.

Notre maison: les quatre murs d'une cabane. Et la sieste d'où l'on sort brûlant et épuisé pour contempler des lignes devenues noires à force de clarté, la clarté elle-même devenant grise et le bonheur se mélancolisant.

En écoutant Debussy ou Ravel nous goûtons la violence du flux vivant et l'acuité de l'esprit et la douleur que nul Debussy, nul Ravel ne naisse ici pour dire notre douloureuse volupté devant le grain de la peau et les grains de la grappe. Vaine volupté! vaine douleur!

Le quartier des boutiquières de plaisir — pan de poitrails, pan de murs, pan de mer — celui des bouquetières: Baze et Café Riche; petits verres, grands gestes, — les quartiers des marchés et des poissonneries — arc-en-ciel: des crosnes aux sars — et les ports, et les docks et la colonnade d'Espérandieu, et la Vierge dans l'azur

ne font penser qu'à ce côté plastique du paganisme qui n'est qu'un à côté.

Pourtant, sur la prostitution étalée et riche de couleurs: la pauvreté et l'abandon des gens de mer.

Sur les fleurs: le souffle puant des métis.

Près des mangeailles: l'ordure.

Devant la merveilleuse et unique colonnade: le regret d'autres palais inexistants.

Devant la vierge: le sentiment de notre impureté et de notre misère.

A cause du soleil ce tragique nous étreint vainement. Nous n'entrons pas en nous pour écouter à la musique de l'horloge et du poêle les voix consolatrices. Nous sommes livrés au réel, donc au néant.

L'abbaye de St Victor, au-dessus des bras ouverts du Port se dresse — noir symbole dont les créneaux mordent le ciel. Aux jours de fête le peuple se presse dans la crypte sombre et mouillée pour y vénérer une Vierge noire.

Race brûlée, don juanesque, nerveuse, distraite et passionnée, — passionnée, instable, éprise de néant, aimant les apprêts de l'amour plus que l'amour, ne se servant de la douleur que comme d'un piment.

Pétrone le marseillais s'ouvrit les veines dans son bain avec une élégance souriante, s'interrompant de mourir pour discuter.

Frivole et bavard? Pas seulement cela. Ce n'est point que le tragique de tout ne nous angoisse, c'est, loi de contrastes, que sous l'écrasante lumière volète l'ironie. A quoi bon! A quoi bon tout! Il n'y a qu'à regarder la vie... Elle est si belle. Et tenez, à quoi bon l'art ?

Là-bas, il faut capter le bel instant pour en embellir les jours sombres. Un Puvis de Chavannes venu de Lyon poétisera le rivage et la mer en n'y jetant aucune ombre, croyant interpréter, il écrira réel, il ne peut pas quitter ce réel-là. Il n'idéalisa point. Le rivage et la mer sont tels, sans ombre. A Paris, à Lyon, ces fresques ah! qu'elles sembleraient idéaliser la vie. Ici, on croirait — excusez-moi et comprenez-moi bien car je les aime tellement, on croirait voir d'étonnantes photos, c'est tellement cela. Le réel est aussi beau que l'irréel. Ce golfe est une vasque de rêve. Les statues marchent. Les cales des vaisseaux sont pleines de poèmes dont les titres flambent en or à la proue. Les docks ruissellent d'ima-

ges. Les silos ressemblent à des cathédrales. Treuils, grues et sirènes font une musique inouie. Alors à quoi bon le rêve!

Puget et Daumier que menait le grand tourment prenaient leurs modèles à même le réel, ils ne transposaient qu'en puissance, avec le goût des muscles arqués dans l'effort et non raidis par l'extase ou amollis par la béatitude. Monticelli accumule le rêve en même temps que la lourde matière. Son rêve est fait de cette matière. Et je pense à l'œuvre austère de ces provençaux: Granet, Loubon et Cézanne d'Aix; Ricard de Marseille; Aiguier du Pradet; Guigou de Villars.

Dans les pays au ciel de plomb, il faut le transmuter ce plomb en or. Ici, pas la peine. Même la peine y est belle comme la méditation. Inutile d'ajouter une auréole à la Rembrandt autour de l'esprit élu. Et le premier docker venu marche dans une gloire.

Voilà tout ce que nous possédons. Ce dénuement et ce soleil et cette mer. Nous n'avons que ce bonheur.

Nous n'avons que la vie.

Léon FRANC.

# *Madame, c'est pour vous...*

*Madame, c'est pour vous que je suis à Marseille.*
*Je ne le savais pas. Je le sais d'aujourd'hui :*
*Quand ce petit rayon vous a baisé l'oreille*
*Sur le banc peint en vert, au Jardin Borély.*

*Je ne demande pas votre nom. Je vous nomme :*
*L'Inconnue-aux-yeux-noirs-qui-demeure-au-Prado.*
*Ce nom vous paraît long? Je puis très bien en somme*
*Vous appeler Gyptis, Mireille (ou Mirèio).*

*Depuis un bon moment je vous suis sans le dire ;*
*Et chez Linder je suis entré derrière vous.*
*Ne soyez pas si grave. Ah ! mettez-vous à rire !*
*Vous allez vous brûler. Buvez à petits coups.*

*Comme vous êtes belle ! Il faut être aussi bonne,*
*Et me montrer la ville où vous vivez. — Hélas !*
*Je suis un voyageur qui ne connaît personne.*
*Vous avez les yeux d'Eve et le front de Pallas.*

*Ne la retirez point ! Que cette main est chaude !*
*Vous voulez partir seule ? Il faut nous séparer ?*
*Ah ! Vous ne savez pas tout ce que j'échafaude*
*En pensant que, demain, je vais vous rencontrer !*

*Au Château Borély, entre les grandes palmes*
*Et l'arbre aux feuilles d'or je vous retrouverai.*
*Je suis venu pour vous à Marseille, Madame,*
*Et demeure à l'hôtel Beauvau, le long du quai.*

Jean-Louis VAUDOYER.

# *Marseille Port Aérien*

Le Public se rend peu compte de l'effort qui a été fait pour doter Marseille de ports aériens. Il ignore à peu près complètement les problèmes d'ores et déjà résolus et ceux auxquels on cherche presque fiévreusement une solution.

Mon but est d'exposer en quelques lignes une question qui nécessiterait de longs articles pour être traitée complètement.

Et, d'abord, comment se présente topographiquement la région marseillaise au point de vue « Aviation » ?

Au même titre que notre port maritime donne à tort l'illusion d'une construction facile et de possibilités illimitées d'extensions aisées, Marseille trompe les gens qui ne s'occupent pas spécialement d'aviation et même ceux qui sont compétents en la matière. C'est une véritable infortune pour notre ville parce que les hommes clairvoyants désireux de lui donner rapidement l'essor aérien qui lui est inéluctablement assuré si elle sait tirer parti de sa position géographique, ont non seulement à faire admettre leurs idées dans un domaine où les initiés sont peu nombreux, mais ont à détruire des idées fausses. Cette double tâche complique singulièrement l'exécution des plans grandioses qui paraissent s'imposer à ceux qui en ont fait l'étude.

Si vous examinez la carte marseillaise, il est facile de voir que la ville est ceinturée de collines, mais que d'immenses terrains plats, sans la moindre dénivellation s'étendent au sud-est de l'Etang de Berre. Là se trouve un village dont le nom est maintenant répandu dans tous les milieux d''aviation : Marignane.

Survolez ces terrains : En quelques tours d'hélice, vous franchissez les collines de la Nerthe, sans même

voir que les pentes en sont rudes, et vous voici à la verticale de la Canebière ; vous revenez sur l'Etang de Berre ; vous regardez votre montre : un petit quart d'heure pour tout ce circuit ! Marseille touche donc à l'Etang de Berre.

Oui, sur un instrument qui vole à 200 à l'heure. Et voilà, je le répète, un malheur pour Marseille. Car l'Etang de Berre, champ d'aviation incomparable, zone aéronautique sans égale, qui offre aux avions, aux hydravions, aux dirigeables, qu'ils soient civils ou militaires tous les avantages possibles sans présenter le moindre inconvénient, donne l'illusion que Marseille est plus favorisée que toute autre ville au point de vue ports aériens.

Je dis « illusion ». N'êtes-vous pas de mon avis, vous qui venez de faire, dans les airs, le trajet de Paris à Marignane en 5 heures, vous qui le ferez demain en 4 heures et, dans peu d'années, en 3 heures, et qui devrez vous faire cahoter pendant près d'une heure en automobile pour venir de Marignane au centre de Marseille?

Tout est là. Marignane-Marseille : Sur la carte, où les grandes lignes aériennes montrent à la fois Londres, Paris et Buenos-Ayres, une misère ; il faut une loupe pour voir que Marseille n'est pas sur l'Etang de Berre. Dans l'air, le temps de fumer une cigarette. Sur terre, hélas, une heure, et des routes abominables, étroites et dangereuses, plus qu'il n'en faut pour éloigner de vous à tout jamais l'idée de venir à Marseille ou d'en partir par les airs.

Il faut donc s'acharner à faire mieux, et je vais vous exposer ce que nous préparons.

Marignane doit demeurer ; son admirable champ d'aviation terrestre et maritime doit être doté de tous les aménagements que le progrès impose aux aéroports les plus modernes et il est alors assuré d'un développement immense. Mais il faut permettre au trafic terrestre de se faire plus rapidement entre Marseille et Marignane. En outre, il faut doter coûte que coûte notre ville d'un champ d'aviation terrestre et maritime qui fasse de Marseille même un port aérien, sinon son avenir au point de vue aérien se présente sous des auspices infiniment moins favorables.

Notre but a donc été d'abord de chercher, aux abords

immédiats de la ville, un terrain qui pût devenir un champ d'atterrissage. Nous avons cru le trouver à Montfuron, au terrain actuel de manœuvres, à côté du parc Amable Chanot. On aurait pu créer là un port aérien terrestre très convenable. Pendant près de deux ans l'étude en fut poursuivie en plein accord avec le Sous-Secrétariat de l'Aéronautique. C'est au cours de ces travaux préparatoires que l'idée me vint de proposer à la Chambre de Commerce de Marseille, dont j'avais l'honneur d'être membre, qu'elle sollicitât du Gouvernement l'administration des ports aériens de Marseille, au même titre qu'elle gère les ports maritimes. L'idée avait été favorablement accueillie par mes collègues.

Egalement bien accueillie à Paris, elle a fait du chemin depuis lors. L'an dernier, le Gouvernement s'est déclaré officiellement favorable à la gestion des ports aériens par les Chambres de Commerce et, plusieurs d'entre elles ont formellement demandé de recevoir cette autorisation. La question soulève de grosses difficultés au point de vue financier, en particulier pour les Chambres de Commerce comme celles de Marseille, qui auraient d'immenses capitaux à engloutir pour créer et aménager leurs ports aériens. On étudie ce problème si complexe avec le sincère désir, à Paris et dans les centres provinciaux, d'arriver à trouver une solution favorable. J'ai personnellement bon espoir que l'année 1928 ne se terminera pas sans que ces efforts aient abouti. Dès lors, les ports aériens passeraient, tout en demeurant sous le contrôle de l'Etat, dans le domaine d'administration des Chambres de Commerce et l'on pourrait prévoir un essor rapide de l'Aviation Commerciale en France. Loin de moi l'idée de critiquer la façon dont l'Etat gère ses ports aériens, mais les raisons qui militent en faveur de la cession de ses pouvoirs aux assemblées consulaires sont nombreuses et évidentes : c'est assurer à une œuvre complexe la réalisation la plus conforme aux intérêts locaux qui, dans ce cas plus que dans d'autres, nécessitent la décentralisation. C'est permettre un effort financier intense, brutal, les Chambres de Commerce pouvant engloutir massivement, en quelques mois, des sommes considérables dont l'Etat devrait calculer la répartition sur 10 ou 20 ans : c'est donc permettre la réalisation presque immédiate de plans dont

l'urgence s'impose. Enfin, c'est donner à chaque port aérien les garanties d'une gestion sage, sur des principes commerciaux et industriels, en dehors de toute influence politique.

Souhaitons donc que les Chambres de Commerce obtiennent du Ministère des Finances les facilités qui leur permettront d'accepter le privilège qui leur est déjà offert en principe par le Gouvernement, j'entends l'Administration des ports aériens.

Que ferons-nous alors à Marseille ?

J'ai dit que nous avions étudié Montfuron.

En juillet 1926, Montfuron fut écarté par les sociétés de navigation aérienne, comme trop dangereux. Aucune solution ne semblait dès lors possible, à moins de raser le parc Borély en entier, solution que le public n'eût pas tolérée.

Par bonheur un aviateur distingué, vice-président de l'Aéro Club de Provence, dont le nom est déjà populaire à Marseille, M. Charles Boiron, eut une idée très ingénieuse : combler la mer sur une surface de 130 hectares environ.

Son projet, soigneusement étudié avec le concours des ingénieurs des Ponts et Chaussées, n'est point une excentricité ou une chimère. C'est un travail simple et facile à exécuter. Il est même relativement peu onéreux.

La surface gagnée sur la mer est prévue au large du champ de course du parc Borély. On prolonge le Prado de 1 kilomètre dans la mer. Une autre digue se dirige perpendiculairement du côté de la Pointe Rouge et, en ligne brisée, va rejoindre la terre. Le quatrième côté du polygone est constitué par la route actuelle du bord de mer. Comblez cette vaste surface ; entretenez-y un sol uni, couvert d'herbe si possible ; Construisez en lisière ou en retrait, à l'intérieur des terres, des hangars. Vous avez là, un champ magnifique pour les avions terrestres. Juste à côté, existe le plan d'eau pour les hydravions, avec une vaste zone d'eaux toujours calmes, protégée par des jetées brise lames.

*
* *

Ce projet n'écarte pas celui du développement de Marignane, car si la Chambre de Commerce prend l'ad-

ministration des ports aériens, elle s'occupera de ceux de l'Etang de Berre, aussi bien que de ceux de toute la région marseillaise.

Or, Marignane existe, et l'Etat y a fait de grandes dépenses. La Chambre de Commerce aura donc comme première mission de terminer d'urgence l'aménagement du terrain de Marignane. Le programme des travaux est connu. Il n'y a qu'à l'exécuter, et pour cela il faut le vouloir et avoir des fonds.

*
* *

Enfin, on cherchera à améliorer la liaison terrestre entre Marseille et Marignane.

Deux projets ont été étudiés : la rectification de la route actuelle, ce qui permettrait de réduire la durée moyenne du trajet en automobile à 35 ou 40 minutes ; et une autostrade ou, pour parler plus français, une autoroute. Ce serait une route uniquement destinée aux automobiles d'un bout à l'autre, et tracée pour réaliser les plus grandes vitesses. Elle franchirait les collines en partant de l'Estaque ; elle éviterait tous les villages, et n'aurait aucun passage à niveau, tous croisements se faisant par des souterrains ou par des ponts. Ce jour-là, le trajet serait sans doute réduit à 20 minutes.

J'en ai terminé avec les projets.

Plusieurs commissions ont travaillé et travaillent encore à chacun d'eux ; les dessinateurs sont courbés sur leurs planches ; les calculateurs font valser les millions. Les fonds nécessaires à ces travaux préparatoires sont fournis par la Ville de Marseille et par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône qui se sont généreusement associés à la Chambre de Commerce pour mener à bien l'étude complète de tous ces plans. Le dossier le plus long et le plus coûteux à établir est celui de la Plage du Prado et il est déjà pratiquement terminé. Les autres ont été déposés, il y a déjà plusieurs mois, sur le bureau de la Chambre de Commerce.

Quand il faudra prendre des décisions, tout dépendra de la question financière. Je n'ai pas à la développer ici, car cela dépasserait le sujet que je traite.

Sachez seulement que si l'Etat, d'accord avec les Chambres de Commerce, résoud le problème financier,

la cause est gagnée. Vous verrez alors, avec une rapidité qui vous surprendra, Marseille devenir le premier centre aérien de France et peut être de l'Ouest de l'Europe.

Si le problème financier est insoluble, ou même si une solution médiocre et mesquine y est seulement apportée, n'hésitez pas à comprendre que la partie est une fois de plus gâchée. C'est Marignane seul ; c'est Marignane loin ; c'est Marseille en dehors de la conquête de l'air et des innombrables perspectives de gloire et de profit qui y sont attachées.

Georges OPPERMANN.

# *Le développement du Port de Marseille*

## SON ROLE MEDITERRANEEN ET L'AMENAGEMENT DU RHONE

La dernière statistique complète (1927) pour le mouvement de la *navigation* dans le port de Marseille indique un tonnage total de jauge (entrées et sorties), en y comprenant ses annexes de Port de Bouc, Caronte, Martigues (1), s'élevant à 25.723.000 tonneaux (nets, contre 21.090.000 tonneaux avant la guerre (1913).

Il y a donc un progrès certain ; et Marseille occupe toujours la première place parmi les ports français. Cherbourg qui suit, n'atteint que 21.400.000 tonneaux, : —, et un peu artificiellement, par la simple « escale » pour prendre ou laisser des *passagers* (212.000 passagers seulement) (2) des grands paquebots américains, anglais et allemands, à destination ou en provenance des Etats-Unis. Le Havre vient après avec 16.711.000 tx.

Malheureusement, la situation est loin d'être aussi bonne en ce qui concerne le mouvement — plus important d'ailleurs — des *marchandises.*

Marseille n'a pas encore repris, en ce qui concerne les exportations surtout, sa situation d'avant-guerre. Le petit tableau suivant en donne la preuve.

---

(1) Sans ses annexes : 24.968.000 tonneaux.

(2) 211.922 en 1926. Le mouvement des marchandises (entrées et sorties), a atteint la même année : 281.600 tonnes.

| | 1913<br>Millions de tonnes | 1927<br>Millions de tonnes |
|---|---|---|
| Importation... | 5,9 | 4,5 |
| Exportation.. | 3,1 | 2,4 |
| | — | — |
| Total.... | 9,0 | 6,9 |

Si nous tenons compte de Port de Bouc-Carente, qui sont maintenant rattachés à Marseille, au point de vue administratif et statisique, le mouvement total de marchandises a atteint 7.589.000 tonnes en 1927 (5.035.000 tonnes à l'importation, 2.553.000 tonnes à l'exportation).

Pour les passagers, on est en progrès sensible : 752.000 en 1927 contre 566.000 en 1913.

Pour ceux qui se préoccupent toujours de la concurrence de Gênes, disons que le grand port italien n'a dépassé le port de Marseille que de 40.000 tonnes en 1927, en ce qui concerne le mouvement en marchandises (7.629.000 tonnes contre 7.589.000). Mais il est juste de faire remarquer que le mouvement de Gênes consiste surtout en importations (6.2 contre 1.4 à l'exportation), et que ces importations consistent pour environ 50 o/o en charbons, qui, au point de vue de la valeur du commerce d'un port, ont tout de même moins d'intérêt que des marchandises diverses. D'autre part, en ce qui concerne le mouvement des passagers, Marseille reprend son avance : 752.000 contre 182.800 à Gênes.

D'ailleurs, si l'on considère *tous les facteurs* d'une activité portuaire : tonnage de jauge, marchandises et passagers, Marseille conserve, et de beaucoup, la première place dans la Méditerranée. C'est ce que démontre, lui sera-t-il permis de le rappeler, la carte : « Marseille et la Méditerranée », qui constitue la 99e planche de l'*Essai d'Atlas Statistique de la XIe Région Economique,* que l'auteur du présent article vient de publier. (1).

C'est parce que — malgré un ralentissement passager — elle a pleine confiance dans l'avenir du premier

(1) *Les notices* qui l'accompagnent paraîtront à la fin de novembre. L'ouvrage est en vente à la Chambre de Commerce de Marseille.

port de France — (dont elle assure les destinées depuis 329 ans) — que la Chambre de Commerce de Marseille est bien loin d'avoir suspendu ses efforts pour l'amélioration et l'extension de nos bassins et de notre outillage.

On aurait pu penser qu'après l'inauguration du souterrain du Rove par M. le Président de la République, le 25 avril 1927, et l'annexion au port de Marseille de l'Etang de Berre, et de ses 6.000 *hectares* de surface d'eau appropriée aux navires de mer, il y aurait quelque accalmie dans les travaux. Or, non seulement on continue, tout naturellement, les approfondissements qui doivent permettre aux vapeurs de 8 à 10.000 tonnes de portée en lourd d'accéder à l'Etang de Berre, à travers celui de Caronte ; non seulement on va s'occuper d'outiller et d''agrandir *le port d'entrée* (Bouc-Caronte-Martigues) à l'Etang, mais un plan de toute première importance va s'exécuter à Marseille même.

En ce qui concerne les *ouvrages,* on construit l'avant-port du bassin Président-Wilson, qui sera protégé par le prolongement de la jetée du large, transformé en simple digue, ainsi que par une autre digue, enracinée sur celle du Canal de Marseille au Rhône, et qui sera plus tard noyée dans un des môles du futur bassin Mirabeau. Dans cette même partie du port (bassin Nord), un projet tout récent prévoit une meilleure utilisation des 47 hectares de terre-pleins gagnés sur la mer à Mourepiane ; et la Compagnie P.-L.-M. étudie une grande gare, — en arrière des terre-pleins, — qui les desservirait en même temps que tous les bassins Nord.

Mais le grand effort est reporté sur la Joliette. Ce bassin, qui date de 1852, va être agrandi de 29 à 33 hectares et on y construira trois môles pour la réception, *bord à quai,* des navires de l'Afrique du Nord et de la Corse, qui ne peuvent s''y placer, actuellement, qu'en pointe. Ce sera une grande amélioration pour la réception des passagers et des marchandises, en particulier des primeurs.

Le nouvel avant-port sud, — que cette transformation rend nécessaire, — permettra d'amorcer un nouveau bassin, dit *Bassin du Pharo.* La dépense en est approuvée (720 millions) et le travail sera exécuté par les prestations en nature du plan Dawes. Il comporte une digue extérieure de protection de 3.200 mètres de lon-

gueur ; à l'abri de laquelle s'étendra une surface d'eau de 60 hectares (surface d'eau actuelle de tout le port : 213 hectares), et s'élèveront, en 3 môles, 34 hectares de terre-pleins. Les quais auront un développement de 4.200 mètres. Les profondeurs varieront de 12 à 20 mètres au droit des quais. La desserte de ces môles aura lieu par une ligne, en viaduc, venant de la gare d'Arenc.

Le moment venu, la passe actuelle entre le bassin de la Joliette et le bassin suivant (du Lazaret) sera comblée, et cela terminera la première phase du nouveau programme d'ensemble de transformation du port de Marseille, dû à M. l'Inspecteur général Bezault, directeur du port, et à M. l'ingénieur en chef Sainflou, son adjoint. Ce programme consiste, peut-on dire, en la création d'un port en *quatre cellules :* 1° Joliette-Pharo ; 2° les trois bassins de la concession des Docks (Lazaret, Arenc, Gare Maritime), avec des môles extérieurs, à l'abri de la digue de 3.200 mètres du Pharo prolongée, quand la nécessité s'en fera sentir, et si les disponibilités budgétaires le permettent. La jetée du large actuelle sera alors rescisée pour permettre l'accès direct des navires de mer à cette seconde cellule.

La troisième cellule sera constituée par le Bassin National (avec rescision de la digue, le moment venu, et le comblement de la passe de l'Abattoir. La quatrième « cellule » commencera au bassin de la Pinède, avec tous les bassins à la suite, vers le Nord.

Cette conception hardie et d'une magnifique ampleur aurait le triple avantage : *a*) de supprimer les ponts, qui sont généralement contre-indiqués dans un port ; *b*) d'éviter l'embouteillement possible du port si un bateau coulait dans l'*unique passe d'entrée actuelle; c*) de constituer un plan « directif », évitant les tâtonnements dans l'avenir, mais devant être exécuté seulement *au fur et à mesure des besoins et des ressources.*

Ces grands projets de *constructions* n'empêchent pas les ingénieurs de port et la Chambre de Commerce de se préoccuper de l'*outillage*.

Le bassin du Président-Wilson terminé pendant la guerre, va être enfin équipé (6 hangars, 45 grues). Tout l'outillage en grues de la Chambre de Commerce va être renouvelé. Les hangars de la Joliette vont être

agrandis. Des silos pour graines oléagineuses, décidé depuis longtemps, sont sur le point d'être construits sur un quai qu'il a fallu élargir au préalable. Deux entreprises privées : la Compagnie des Docks et Entrepôts et la Société des Transbordements Maritimes viennent d'en édifier d'une capacité totale de 50.000 tonnes de grains.

Le *Congrès des Chambres de Commerce françaises de la Méditerranée* (1), qui s'est tenu, à Marseille, les 28, 29 et 30 septembre dernier, sur l'initiative de la Chambre de Commerce de Marseille, d'accord avec toutes celles de la XI[e] Région Economique (Provence et Bas Rhône), a promis de se rendre mieux compte des éléments d'échange dont le port de Marseille, perfectionné et agrandi, peut profiter : phosphates de l'Afrique du Nord (5 millions de tonnes en 1927); minerais de fer d'Algérie et de Tunisie ; minerais de plomb, de zinc, de manganèse, d'Algérie, de Tunisie et du Maroc ; minerais espagnols, grecs et turcs ; céréales, primeurs et vins de l'Afrique du Nord ; laines et soies de l'Afrique du Nord et de l'Asie Mineure ; blés et bois de Roumanie ; blés russes, quand la situation économique y sera enfin rétablie (60millions d'hectares de « terres noires », actuellement d''un rapport infime); pétroles roumains, russes et mésopotamiens.

Et on ne saurait oublier que Marseille est « sur la Boucle du Monde »; qu'il passe devant Marseille, à une distance insignifiante pour un vapeur moderne (380 milles marins), tout ce qui entre et tout ce qui sort du *Canal de Suez,* c'est-à-dire 30 millions de tonnes l'an dernier. Le développement inévitable du monde dans la paix, avec l'appui des Sciences, pourrait porter facilement ce chiffre à 60 millions de tonnes d'ici à vingt ans.

Marseille en profitera *si on aménage de Rhône* comme le Congrès des Chambres de Commerce françaises de la Méditerranée l'a demandé dans un vœu solennel, avec arguments à l'appui. Il serait vraiment trop bête de

---

(1) Je me permets de renvoyer au *compte rendu*, qui est à l'impression (3 novembre 1928) et en particulier aux Rapports qui y ont été lus.

ne pas se servir pour cela des prestations du plan Dawes. La Chambre de Commerce de Marseille a déjà fait plus que sa part avec le Canal de Marseille au Rhône (280 millions de francs). Dans deux ans, la péniche de 300 tonnes, (celle qui transporte 5 millions de tonnes de charbon par an des mines du Nord sur Paris) circulera entre Lyon et Strasbourg. Va-t-on laisser le Rhône entre Lyon et Arles dans son état actuel -

Il serait d'autant plus inadmissible de ne pas s'occuper *enfin* (on en parle depuis *cent ans*) d'aménager le Rhône, qu'un pays qui est obligé d'acheter tous les ans 20 millions de tonnes de charbon à l'étranger n'a pas le droit de se priver, volontairement de la mine perpétuelle de charbon de 5 à 6 millions de tonnes que représenteraient les forces hydro-électriques du Rhône aménagé.

Le jour où, par cet aménagement, Marseille pourra recevoir les marchandises lourdes (potasses d'Alsace; produits métallurgiques du Centre et de l'Est) devant constituer ce *frêt de retour* qui lui manque actuellement, elle reprendra *son avantage naturel de la distance pour la fourniture d'une partie de l'Europe Centrale.* Strasbourg est à 6.792 kilomètres de Port-Saïd par Gibraltar, Rotterdam et le Rhin. *Il en sera à* 3.838 *kilomètres par Marseille et le Rhône aménagé.*

Henri BRENIER,
*Directeur Général des Services de la Chambre de Commerce.*

# *L'industrie de l'Huilerie à Marseille* (1)

L'huilerie, qui n'existait pas en 1820, qaund Villeneuve publia sa statistique, peut être justement appelée la première des industries marseillaises. Ce titre, elle le doit non seulement à l'importance des marchandises manipulées, au chiffre de ses exportations, mais encore et surtout au rang que, par cette branche de l'activité industrielle, Marseille tient dans le monde, et qui est le premier dpuis plus d'un demi-siècle. Travaillant toutes les graines oléagineuses, sauf une ou deux exceptions, et, s'inscrivant pour un sixième environ dans la production européenne, notre ville est sans contredit, à l'heure actuelle, le plus grand marché mondial pour l'ensemble des corps gras végétaux.

Avant 1820, et cela depuis plusieurs siècles, Marseille était la métropole du commerce des huiles d'olives dans le bassin méditerranéen. Grand port, débouché naturel d'une des plus grandes régions productrices d'huile d'olives, et possédant une industrie savonnière florissante, Marseille était naturellement appelée à jouer ce rôle considérable. Ses négociants importaient les qualités inférieures du Levant, de l'Italie méridionale, de certaines parties de l'Espagne; ils les mélangeaient aux fines qualités de Provence pour obtenir des types moyens qu'ils réexpédiaient partout. Mais les qualités inférieures en huiles d'olives ne suffisaient pas aux besoins de la savonnerie, et Marseille achetait aux huileries du Nord de la France une certaine quantité d'huile d'œuillette, que M. Estrangin fixe, vers 1820, à 38. 000 hectolitres par an.

On ne peut fixer avec quelque certitude les débuts

---

(1) D'après l'étude développée parue dans l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*. Cet aperçu a été mis à jour conformément aux dernières données de la question.

de l'huilerie à Marseille que vers 1825. A cette époque, MM. Guende frères entreprirent la trituration des graines de lin dans un moulin à sumac qu'ils possédaient à Saint Marcel. Ils s'associèrent peu après avec MM. Magnan et fondèrent à St Pierre, en 1829, une petite usine. MM. Magnan achetaient les tourteaux pour fumer leurs propriétés du Var, et l'huile de lin était vendue à la droguerie pour les peintures et vernis.

Les savonniers n'employèrent l'huile de lin que quelques années plus tard, avec de grandes précautions. Indépendamment de graves difficultés d'ordre technique (car cette huile est difficilement saponifiable) il leur fallait éluder de sévères difficultés légales car les décrets du 1er avril et 8 septembre 1811 et du 22 décembre 1812 ne badinaient pas sur les garanties d'origine des savons, et l'introduction de l'huile de lin marseillaise dans l'industrie savonnière, fait qui devait avoir des conséquences économiques formidables, eut lieu à la nuit close, et par une porte dérobée. Rome accueillant les outlaws pour fonder son futur empire n'eut pas une origine plus modeste.

Quoi qu'il en soit, une grand industrie était née, et dont le développement devait être extrêmement rapide. Deux usines en 1832, quatre en 1834, dix-huit en 1840, trente-six en 1842, quarante en 1844, quarante-quatre en 1868 (1), telles sont les étapes de cette brillante ascension. Aux graines de lin, unique matière première de la primitive huilerie, viennent s'adjoindre successivement les sésames du levant (1834), les graines de coton d'Egypte (1841) — dont les premiers essais échouèrent, et qui ne purent être utilisées qu'en 1851, après la découverte du procédé de décoloration Darier — les graines d'arachides du Sénégal (1842), triturées d'abord avec leurs coques, les graines de palmiste (1853), les Sésames des Indes (1856), appelées à remplacer totalement les sésames du levant, les coprahs de Zanzibar et de Mozambique (1857) les sésames et les arachides décortiquées de la cote de Coromandel (1875), et enfin les graines de ricin (1879).

Le premier matériel avait été naturellement inspiré

---

(1) Ces usines employaient 2.300 ouvriers, utilisant 930 presses et produisant 60 millions de kilos d'huile par an.

par celui qu'employaient les moulins à huile ; mais on s'aperçut bien vite de son insuffisance. Aussi entre 1830 et 1835, la première presse hydraulique fut construite par le mécanicien Chambauvet. Mais l'honneur d'avoir complété et perfectionné ce matériel primitif revient au Lyonnais Falguières, qui mit à la disposition de l'huilerie des pressions allant jusqu'à 210 kilos par centimètre carré. En 1865, l'usine-type utilisait dix-huit presses et employait deux équipes de dix-huit hommes, l'une de jour, l'autre de nuit.

Mais, si étonnant que paraisse un tel résultat, dans un laps de temps si court, ce serait une erreur profonde de penser qu'il fut obtenu par une progression constante et qu'une carrière aussi remarquable n'ait jamais connu les heures graves. L'huilerie marseillaise a traversé, elle aussi, des crises nombreuses et qui, plus d'une fois, ont compromis son existence même. La première en date, et la plus redoutable, puisqu'elle attaquait un organisme en plein développement, fut créée par une augmentation inconsidérée des droits de douane qui frappaient les graines oléagineuses, en 1845. Trois usines durent fermer leurs portes, et beaucoup réduisirent leur travail. Nouvelles crises en 1863 et 1873, cette dernière causée par un impôt de consommation sur les huiles. Mais la crise la plus grave eut lieu en 1880; elle était due au développement général de la concurrence en France et à l'étranger, à l'augmentation excessive des tarifs de transport et surtout à l'importation formidable des huiles de coton d'Amérique. (1) L'huilerie marseillaise se vit réduite aux dernières extrémités: Douze usines arrêtées, 450 presses au repos, les importations de graines en diminution de 20.000 tonnes, tel est le bilan de cette période malheureuse. Les huiles de coton d'Amérique devaient encore faire parler d'elles en 1898 et être la cause d'un grave différent entre l'huilerie et la savonnerie marseillaises.

L'année 1897 mérite une mention particulière dans les fastes de l'huilerie. Ce fut à partir de cette date que l'on réussit à raffiner les huiles de graines, et à les rendre propres aux usages comestibles. Tout particulière-

---

(1) Le chiffre de ces importations passa de 12.000 tonnes en 1880 à 61.000 tonnes en 1898 !

ment, la Maison Rocca, Tassy et de Roux, prenant la succession d'une petite Société Marseillaise qui exploitait sans grands résultats les brevets Bang et Ruffin, réussit à rendre alimentaires les huiles de coco, dotant ainsi Marseille d'une industrie dont la fabrication annuelle en Europe dépasse actuellement 300 millions de francs-or. Depuis, le raffinage des huiles, surtout des huiles d'arachides, a fait des progrès décisifs, et il n'est pas téméraire d'affirmer que les produits ainsi obtenus peuvent soutenir sans désavantage la comparaison avec les anciennes huiles alimentaires.

En 1910, malgré de nombreuses vicissitudes, grâce au brillant développement de l'industrie des beurres de coco, l'huilerie marseillaise établissait son record, avec un chiffre d'importation de 6.656.790 quintaux, soit plus des 63 p. 100 de l'importation totale française en graines oléagineuses, et un chiffre d'exportation de 87.000.000 de kilos. Mais il convient d'ajouter que cette brillante situation paraissait menacée dès 1912, par le développement incessant de la concurrence étrangère, et que la guerre surprit l'huilerie au début d'une période qui s'annonçait comme difficile.



La caractéristique de l'huilerie marseillaise, et qui la différencie nettement de toutes les places huilières du monde entier a été et reste encore aujourd'hui la diversité des matières premières employées. Marseille, après avoir servi dans bien des cas de banc d'essai pour l'introduction de nouvelles branches d'huilerie, les a toutes conservées à des degrés d'importance variables. Il convient donc, si l'on veut avoir une physionomie aussi complète que possible de notre huilerie, d'étudier succinctement, dans leur diversité, les principales sources qui l'alimentent.

Les graines oléagineuses peuvent se subdiviser en deux grandes classes : les graines concrètes fournissant les huiles solides à la température normale, et les graines fournissant des huiles fluides à la même température.

Le travail des graines concrètes est plus particulière-

ment destiné à l'obtention des graisses végétales alimentaires, dont le principale est le beurre de coco, produit du raffinage des huiles de coprah. Cette industrie occupe actuellement six usines spécialisées : les Etablissements Rocca Tassy et de Roux, les Etablissements Magnan frères, les Etablissements Verminck, les Etablissements Darier de Rouffio, les Huileries Luzzati, les Etablissements Roberty. D'autres usines se spécialisent dans la fabrication de l'huile de coprah pour savonnerie. Marseille occupe sur le marché des coprahs une place qui, sans être aussi importante que naguère, demeure de premier plan. Son importation presque égale à celles de l'Allemagne ou des Etats-Unis, double de celle de l'Angleterre représente le quart environ de l'importance totale du marché. Les coprahs reçus par Marseille proviennent en majeure partie des colonies hollandaises et anglaises de la Malaisie. Viennent ensuite les provenances de la côte orientale d'Afrique et de Zanzibar, l'Indo-Chine et les îles du Pacifique.

La graine de palmiste, qui fut autrefois la seule source d'huile concrète à savonnerie, dut être abandonnée pendant de longues années à cause de la mévente de son tourteau, dont elle produit 60 p. 100. Elle était utilisée par les pays du Nord de l'Europe, mieux placés que nous pour la vente des tourteaux de palmiste, et en particulier par l'Allemagne. La guerre, privant cette graine de ses débouchés habituels, la ramena sur notre marché. Mais malgré tous nos efforts pour la conserver, son avenir, toujours conditionné par la question des tourteaux, demeure incertain et son tonnage diminue de nouveau sur notre place.

L'importance de nos importations en graines concrètes est de 120 à 140.000 tonnes pour les coprahs, de 25 à 30.000 tonnes pour les palmistes et de 10.000 tonnes pour l'ensemble des autres graines concrètes, telles que les mowrahs, les mafouraires (1), les illipès, etc.... Les tourteaux de coprah et de palmistes sont employés pour l'alimentation du bétail, les autres pour la fumure.

Parmi les graines fournissant des huiles fluides à la température normale, il convient de citer tout d'abord

---

(1) Les mafouraires sont exclusivement employées par la stearinerie.

l'arachide. Elle jouit en effet de la plus grande vogue à travers le monde, et son marché, qui s'est considérablement accru pendant ces dernières années, parait encore susceptible de développements considérables. L'huile d'arachide est devenue l'huile fluide type, celle qui alimente les savonneries, tout en fournissant, après raffinage, une huile comestible sans goût appelée à un très grand avenir. Les importations d'arachides approchent ou dépassent la moitié du total des importations françaises de graines oléagineuses.

Les colonies françaises et anglaises de l'Afrique occidentale en produisent annuellement 400.000 tonnes, qui sont expédiées en coques, et dont Marseille reçoit environ 150.000 tonnes. Les graines de cette provenance donnent une huile particulièrement fine. Les Indes Anglaises, qui détiennent le record de la production des graines d'arachides, (1) en exportent environ 260.000 tonnes expédiées après décorticage préalable, soit humide, soit à sec, et dont Marseille reçoit environ 150.000 tonnes. Les importations en provenance de Mozambique sont de l'ordre de 25 à 30.000 tonnes (2).

La graine de sésame a presque complètement déserté notre place par suite du développement de la margarinerie dans le nord de l'Europe. Le lin et le colza, bien qu'ils fassent l'objet d'un commerce énorme à travers le monde sont essentiellement des graines des marchés du Nord de l'Europe et ne jouent à Marseille qu'un rôle épisodique. (12.000 tonnes env.) Quant aux ricins, bien que peu importants par leur tonnage (15.000 T. env.) ils ont conservé une place privilégiée sur notre marché, où plusieurs maisons, l'Huilerie Nouvelle, Nicolas Reggio, les Etablissements Garbit, ont su établir une réputation mondiale à leurs huiles de ricin pharmaceutique et d'aviation.

Les usines d'huilerie sont actuellement à Marseille au nombre de 48; elles emploient en moyenne 8 à 10.000 ouvriers et utilisent 8 à 10.000 C. V. La production jour-

---

(1) Plus d'un million de tonnes poids en coques.

(2) Il convient de mentionner aussi la Chine mais les énormes variations de son marché interdisent de compter sur ce facteur. Ses exportations au cours des dernières années se sont maintenues au cours de 25.000 tonnes dont 6.000 seulement pour Marseille.

nalière moyenne d'une usine est de l'ordre de 60 à 70 tonnes ; les Etablissements Verminck avec leur usine de Caronte dont la puissance de trituration est de 200 tonnes, et les Etablissements Rocca, Tassy et de Roux dont l'usine Massilia possède une puissance de trituration de 250 tonnes, font exception. Dans son ensemble, le matériel a peu varié. En effet, à côté d'inconvénients certains, l'ancien matériel offre le grand avantage d'être d'un entretien facile, de pouvoir être manœuvré par un personnel même malhabile et surtout de se prêter au travail des diverses graines oléagineuses. La presse dite presse marseillaise, et qui écrase la graine à travers une enveloppe en cheveux ou en fibres textiles appelée scourtin, a donc conservé de nombreux partisans ; elle tend cependant à céder la place à la presse à cage métallique. plus résistante et plus commode, et à la presse à vis américaine, modifiée par les Etablissements Olier de Clermont-Ferrand et les Etablissements Egrot et Grange de Paris. Il convient de noter aussi un autre mode d'extraction, s'appliquant aux corps gras pauvres (tourteaux russes et roumains, os, grignons d'olives) et qui utilisent l'action de dissolvants chimiques, en particulier du sulfure de Carbone.

*
* *

Si nous examinons maintenant la question des débouchés, capitale pour tout producteur, nous sommes frappés par un fait de la plus haute importance : la position géographique de notre ville et son éloignement des principaux centres de consommation. Ces centres sont la région parisienne, le Nord et le Nord-Est de la France ; le Nord de l'Europe où la population plus nombreuse fait une consommation de corps gras beaucoup plus forte, par tête d'habitant, que le Midi, et où le tourteau est rendu plus nécessaire, par un climat plus rigoureux, à un bétail beaucoup plus important. Or, alors que les frêts ne sont pas plus élevés pour apporter la graine oléagineuse au Havre, à Dunkerque, à Nantes ou à Bordeaux, les frais de transport par voie ferrée sont de plus en plus lourds. Dans de telles conditions, les Huileries du Nord se sont fondées et se développent avec une rapidité grandissante, et nos industriels, obligés d'acheter leurs graines en concurrence avec des pays

mieux placés pour la vente de leurs produits, soutiennent une lutte de plus en plus pénible. Ce n'est plus qu'à titre exceptionnel, et grâce à la force de la tradition et au privilège de la qualité, que Marseille exporte ses graisses végétales et ses huiles comestibles dans le Nord de l'Europe, et il est malheureusment à craindre qu'il s'agisse là d'un état définitif.

A ces conditions pour ainsi dire inéluctables, sont venues s'en ajouter d'autres qui proviennent de mesures gouvernementales insuffisamment étudiées et dont les conséquences, si elles furent préjudiciables à l'industrie huilière tout entière, furent particulièrement désastreuses pour l'industrie marseillaise. Nous voulons parler des entraves mises à l'exportation des tourteaux.

Marseille ne possède pas, à courte distance, de régions d'élevage prospères, et, de plus, elle est spécialisée dans une large mesure dans le travail des arachides de Coromandel, qui produisent une qualité de tourteau dont l'éleveur français ne veut pas. D'une façon normale, ces tourteaux s'exportent à destination des pays du Nord de l'Europe, et notamment en Scandinavie. Ces mesures d'interdiction et de contingentement d'exportation qui n'apportent aucun avantage à l'éleveur français, puisqu'il s'agit d'un produit qu'il n'utilise pas, eurent pour conséquence de restreindre la production de l'huile et d'en augmenter le prix de vente. Elles ne furent rapportées qu'en juillet 1927.

Toutefois, si son ancien domaine d'exportation, le Nord de l'Europe, lui est aujourd'hui fermé, Marseille a vu son rôle naturel se développer dans le bassin de la Méditerranée, notamment en Egypte, en Turquie, en Syrie, en Italie même. Malgré la tendance générale aux droits prohibitifs, Marseille semble devoir conserver longtemps encore des possibilités de vente dans ces divers pays, et sa position de métropole de la Méditerranée doit lui rester acquise également pour cette industrie, qui, malgré sa jeunesse relative, forme actuellement par son importance propre et le rôle qu'elle joue dans l'économie du pays un des éléments les plus caractéristiques de l'importance de notre grand port.

J.-B. ROCCA.,
*Conseiller du Commerce extérieur,*
*Ancien Président de la Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie.*

# *Extension de Marseille*

Peu de villes sont appelées à s'étendre comme la nôtre. On s'aperçoit depuis quelques années du prodigieux avenir qui l'attend. Elle est la clef de la France du Sud. Des colonies considérées pendant un siècle, comme des comptoirs, sont devenues des empires, et Marseille est le seuil qui leur donne accès. Il suffit d'observer l'attention que lui portent les meilleurs esprits du monde économique et politique pour deviner l'intérêt que suscite son port et les espérances fondées sur son territoire. Voyons dans les grandes lignes, ce que devient Marseille, et sous quel aspect s'effectue sa croissance.

Pour cela, rien ne sera plus instructif que de reporter nos yeux sur le passé et de voir ce qui s'est accompli en cent ans dans notre ville. Nous serons renseignés sur sa vitalité et le sens de son extension. Marius Dallest a fort bien résumé cette vision d'ensemble que donne le plan de Marseille en 1824. (1)

« Savez-vous ce qu'était Marseille lorsque M. le marquis de Montgrand en était maire ? Lorsque le comte de Villeneuve était préfet des Bouches-du-Rhône ? Un plan publié en 1824 par M. Desmarets, nous l'indique d'une façon parfaitement précise.

A cette époque nos ports étaient limités simplement au Lacydon et les ports actuels — que vous connaissez — étaient de petites criques dénommées: Anse de l'Ourse, Anse de la Joliette, Anse du Lazaret, et plus au Nord, très loin le port de l'Enclos Neuf sur lequel donnaient les anciennes halles et les différents enclos

(1) Bulletin de l'*Office du Tourisme* de Juin 1928.

du Lazaret, où, après la peste de 1720, on faisait séjourner les voyageurs venant de l'Extrême Orient.

Notre Boulevard des Dames, à cette époque, était barré par la porte de la Joliette et conduisait tout droit à l'ancienne tuerie.

Partant de là, vers le Nord, un petit chemin de littoral vous conduisait à la Porte Majeure où se trouvent actuellement la place de la Joliette et les Grands Docks que vous connaissez.

Pour mémoire, je citerai qu'aux environs de la place St-Michel on cultivait des salades; que le chemin de la Corniche n'existait pas, que La Canebière s'arrêtait au cours Saint-Louis, prolongée par la rue de Noailles dont la largeur était sensiblement le tiers de celle que vous connaissez. Le cours Lieutaud n'existait pas, si ce n'est un petit tronçon long de cent mètres environ, et dans le voisinage de la rue Rencontre, où l'on cultivait des plants de vignes, se trouvaient des fabriques de briques et de tuiles.

En réalité, Marseille comme ville était tout entière contenue autour du Vieux-Port, sur une profondeur maximum qui n'atteignait guère que le Cours du Chapitre, car, après ce cours se trouvaient des bastides autour desquelles on cultivait la vigne, probablement aussi des amandiers. Un très grand bosquet couvrait en partie ce qu'est aujourd'hui le boulevard Longchamp. »

Un gibet se dressait au haut du cours Devilliers, à l'angle de la rue où M. Reynier dressa une croix (rue Croix de Reynier).

Ajoutons que la partie Sud de la ville, n'était représentée que par des faubourgs sans lien; que de ce côté l'Arsenal et une ligne de fortifications, suivant à peu près le boulevard de la Corderie, la limitaient; au Nord le Boulevard des Dames, la Porte d'Aix, formaient une partie de sa ceinture; au-dela se dessinaient des agglomérations comme Pentagone, plus tard absorbées.

Jusqu'en 1860, la ville change peu d'aspect. Seule une amorce des ports actuels suppléant au Lacydon insuffisant se dessine et les anses du littoral peu à peu comblées s'effacent pour laisser place au quai rectiligne.... C'est ainsi que la mer autrefois s'étendait jusqu'à la rue de l'Evêché.

Sous le Second Empire, une véritable fièvre d'urbanisme s'empare des grandes villes. A ce moment, un homme, à Paris donne le branle. C'est Haussmann, le Préfet, qui dessine l'actuel Paris à coups de pioche et de millions, ouvre des boulevards, démolit pour édifier plus large et plus clair, et dont l'action répercutée en province trouve un écho dans les transformations dont Marseille devient alors le théâtre. C'est l'heure où se décide la percée de la Rue de la République à travers la butte, que dominent actuellement les « Carmes » et le « Panier », c'est l'ouverture des boulevards extérieurs, jamais raccordés depuis: Plombières et Rabattau; c'est la création des Docks et l'extension des quais, le prolongement de la Rue de Rome en Prado et Boulevard Michelet, l'aménagement de la Corniche, la réfection et l'alignement des artères centrales.

La ville moderne est tracée. Des monuments, les seuls que puisse encore montrer notre fierté citadine s'élèvent; la Major, le Palais Longchamp, Notre-Dame de la Garde, la Bibliothèque.

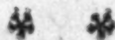
Puis, la guerre, et c'est l'arrêt; la fièvre a cessé. L'urbanisme, en deuil d'Espérandieu, cède aux préoccupations de l'heure, et tout retombe à la torpeur séculaire.

Il fallut attendre une nouvelle guerre pour que fussent remis à l'ordre du jour les travaux d'embellissement et d'extension. Poussés par des nécessités sur lesquelles tout aveuglement est impossible, logement, circulation, rénovation, hygiène, on s'est mis de crier le péril de nos rues engorgées, de nos habitations malsaines et insuffisantes, de notre malpropreté et de notre archaïsme. Actuellement, Marseille est un chantier — où par malheur ont manqué des directives uniques, un plan de travaux communs, des prévisions à large échelle — mais on y travaille avec ardeur, dans la poussière ou la boue, à la modernisation de la cité.

D'immenses projets sont à point. Ils vont être mis en exécution. Le plus important est le premier en date qui a déclenché les autres par voie de conséquence, est

celui du doublement des ports qui consiste à gagner sur la mer de nouvelles étendues portuaires, à projeter des môles obliquement à la jetée actuelle devenue quai de liaison, et limiter de nouveaux bassins par une autre jetée parallèle en eau profonde. Ce programme dont il est question dans ces feuillets sous la plume autorisée de M. Henri Brenier est à la naissance des transformations capitales que la ville doit subir.

L'accroissement des ports suppose une augmentation du trafic; automatiquement il faut donc prévoir la création de nouvelles gares et l'aménagement des anciennes. Déjà le P.L.M. acquéreur de vastes terrains au Canet, y dispose une gare; celle d'Arenc a été considérablement agrandie et sur le même trajet que ces deux dernières la Cie prévoit à Mourepiane l'établissement d'une grande gare de triage, pour laquelle les emplacements sont retenus et les plans étudiés. D'autre part, celle de la Blancarde élargie, flanquée de voies de garage, de quais de chargements et de hangars nombreux annonce sa future importance, son rôle de grande gare de réseau et se voit préférée par les trains bleus qui brûlent Saint-Charles par un raccord à la périphérie. Cette dernière va s'agrandir en profondeur. Elle conservera son trafic en devenant souterraine à plans étagés, ce que ses constructeurs auraient bien dû faire car cela simplifie le triage et permet d'isoler l'arrivée et la sortie. On utilisera le premier niveau prévu par les architectes de l'escalier monumental où sont ébauchées de part et d'autre de la dernière travée centrale les amorces des voies souterraines conduisant au sous-sol projeté de la gare. La butte même où s'élève St-Charles va être percée d'une avenue en tunnel qui, s'ouvrant par deux orifices sur le boulevard de la Gare, de chaque côté de l'escalier, ira déboucher sur la grande route nationale à la hauteur du ruisseau des Aygalades. Ainsi sera réalisée cette sortie indispensable de la ville qui doublera celle de la rue d'Aix quasi-impraticable.

D'un côté : création des ports, de l'autre : aménage-

ment des gares, vont provoquer entre ces points extrêmes, c'est-à-dire dans la ville même, une circulation intense, dont on ne peut prévoir l'ampleur. Pour répondre à cet afflux il faut accroître le nombre et la largeur des voies de liaison, et assurer les transversales. On songe sérieusement dans les services à la création d'un réseau doublant les trois grandes artères d'accès — celle de Saint-Antoine, pour la sortie Nord, — de Saint-Just, pour la direction Brignoles et Fréjus, de la Capelette pour le côté Est. — Chacune de ces grandes voies de communication possède en tronçon, au moins sa parallèle; il faudra aménager cette seconde voie, en relier les éléments, dégager les points de confluent. Tout est possible, et répétons-le, avec cette joie que donne l'approche des miracles, « l'exécution est proche. »

Bien entendu, c'est ici qu'on devra se souvenir de questions souvent évoquées ici : Boulevard extérieurs, couverture du Jarret. Pas de circulation sans voies transverses; le Boulevard de Plombière, prolongé à travers la Butte des Chûtes-Lavie, rejoindra le Jarret à Chartreux. Une nouvelle artère sur le lit de la rivière, spacieuse et destinée à s'embellir de hautes demeures, rejoindrait l'extrémité du Boulevard Baille et pourrait gagner le Prado par le Boulevard Rabattau.

Déjà, on voit s'ébaucher un système autrement puissant que notre vieux réseau dérisoire; les rues centrales partout embouteillées aux carrefours, se ramifiant en ruelles sont peu à peu désencombrées, on ôtera les angles incommodes, vestiges d'un temps où l'on circulait à pieds, pour leur substituer des courbes nécessaires aux véhicules. On supprimera les arbres partout où il gênent, soit la circulation, soit la vue et la population y souscrira comme elle a approuvé la réfection des Allées de Meilhan.

Enfin ayant circulé sans mécompte jusqu'aux limites de la ville, le voyageur devra pouvoir gagner par des voies rapides toutes les banlieues, y compris les plus lointaines, celles à venir, les villes et villages tôt ou tard rattachés à notre grand système urbain. Marignane, Rognac Berre, Trets, Aubagne, ou bien encore

la Corniche des Calanques et son terminus naturel, Cassis (1).

Pour cela nos urbanistes devront, outre les questions de voirie, prévoir des modes nouveaux de traction ou simplement une adaptation des moyens modernes, une liaison entre eux. Il est à prévoir que tôt ou tard, Marseille aura son métropolitain dans le sens : Porte d'Aix-Castellane (en attendant Vieux-Port-Chartreux); qu'une voie aérienne reliera le Vieux-Port à l'Estaque en suivant les Quais; que les tramways disparaitront de la ville pour céder la place aux autobus rapides, à pulsations fréquentes, et aux taxis démocratisés, mais qu'ils subsisteront, peut-être, se développeront davantage pour le service des nombreuses banlieues.

*
* *

Dans cet effort d'embellissement, c'est-à-dire d'urbanisme, il est nécessaire de prévoir grand. Les calculs des constructeurs sont persque toujours dépassés par le progrès. Ceux qu'on traita de mégalomanes, se révèlent exactement à l'échelle des temps nouveaux. Donc, voie large en matière de boulevard. Ne pas hésiter à leur donner quarante, soixante, et jusqu'à cent mètres de largeur comme cette Avenue du Bois, parure de la Capitale. Et il sera prudent de les doter d'un système de canalisations tel, qu'il ne soit pas nécessaire de les défoncer chaque jour pour une fuite ou un court-circuit. De même pour la construction. Sans adopter les méthodes et les types américains, acceptons comme réglement de voirie, dans notre cité l'immeuble à douze étages qui, régulier et bien conçu, apportera une majestueuse ordonnance à nos avenues sans en appauvrir l'éclairement. Ayons des édifices, dignes d'une grande ville moderne. Si nous ne pou-

---

(1) Une excursion de l'avenir, sera le circuit Marseille, Aubagne, Cassis, les Calanques, Boulevard Michelet ou Pointe Rouge, ayant pour corollaire au Nord le circuit Pharo, Marignane, les Quais, l'Estaque, le Rove, St Antoine, la Viste.

vons déplacer les services municipaux dans le vaste Hôtel-Dieu et faire de l'actuelle mairie un musée; si on ne peut démolir les masures qui les séparent, construisons une maison commune derrière la Bourse, mais belle et claire dont on ne soit pas confus de montrer les gravats. Bâtissons des halles couvertes, de beaux immeubles, des hôtels pour nos firmes attestant leur prospérité et la grandeur de la cité. Ayons un stade et des piscines d'hiver et d'été, créons des jardins, aménageons nos promenades. Tout cela nous en avons la conviction, est affaire de peu d'années car c'est le vœu de tous et aucun obstacle ne résiste aux volontés collectives.



Maintenant, déplaçons nous hors du proche présent et dans le sens de la hauteur, comme le doit celui qui veut discerner les réalités du futur, derrière toute poésie. Le manteau de Faust est à portée de sa main : il se nomme avion et nous voilà, créateur de magie et pourtant véridiques, scrutant à loisir l'image neuve de la ville. Derrière le Palais de la Bourse, une zone de constructions claires, arrête la lumière, c'est le quartier du commerce, aux rues en étoile, que la régularité des douze étages en enfilade, peuple de windows éclatantes, vision de Rio de Janeiro ou de Barcelone à laquelle il ne manquera que les dimensions. Des artères rayonnent aux confins de la ville. Suivons-les : un quadrilatère de maisons neuves s'éclaire encore entre les Chartreux et le Boulevard Chave, ce sont les immeubles à loyer moyen, et tout le long du Jarret s'espacent de belles résidences curvilignes avec perron central sur garage dominant les cours demi-circulaires. La ville a submergé ses banlieues, il n'y a plus de terrain vague jusqu'au Plan de Cuques.

Mazargue est assiégé par cette immobile marée; au nord où l'ancien cimetière présente de beaux groupes d'immeubles aux pans harmonieux il n'y a plus de faubourgs. Seules montrent un sol noir les longues chevelures de rails peignés d'aiguillages à St Charles, au Canet, à la Joliette, à Arenc, à Mourepiane, à la

Blancarde. Les Catalans arrêtent le regard charmé : une vision de la Côte d'Azur; on devine dans le jardin du Pharo la présence du luxe et de l'oisiveté qui circulent autour des Casinos; les jardins sont tachés d'ombrelles et tout autour, des villas, dans la verdure, font descendre leurs jardins en étages, jusqu'à la mer. De beaux édifices s'élèvent entre le Fort St Nicolas et les Bains.

On distingue là une piscine immense où jouent des baigneuses un stade aussi grand que ceux de la Grèce ancienne; l'allégresse semble monter de tout ce monde neuf, voué à de salubres jeux. Elevons-nous et regardons au Nord. Quel beau dessin repose là sur la mer, exécuté par quel prodigieux peintre! La pierre jointe ou chaotique a pris possession de l'eau et la divise comme le feraient des doigts géants posés sur elle auprès desquels viendraient se ranger tous les bateaux du monde. Et ce spectacle, à perte de vue dans la clarté, la brume et la fumée de ces mille navires. Un grouillement emplit ces môles des trains courent, des grues halètent, des ponts virent, des convois de mahonnes, conduits par un remorqueur acharné égratignent l'eau calme et cela, interminablement sur des ordres venus de tous les coins du monde.

Mais glissons sur l'aile et revenant au sud, rasons les verdures de la Corniche, voici le terme de notre vol. C'est une autre féérie. La mer est pleine d'oiseaux qu'on dirait venus des neiges et qui dorment attendant un signe des hommes arrêtés près d'eux sur les estacades. D'autres sillonnent l'air et virant avec élégance, remplissent de leur bourdonnement le cirque fermé par les collines. Nous voici dans l'aérodrome mi-terrestre, mi-maritime, que l'effort humain a conquis tout entier sur l'élément mobile et où se donnent rendez-vous les courriers de tous les pays. Cet avion vient d'Allemagne, cet autre d'Athènes, celui-là s'élève dans la direction du sud vers Alger ou Casablanca, cet autre sera tantôt à Barcelone. Il semble qu'un réseau visible rattache au monde habité, ce point de Marseille (1) et

---

(1) Que M. Boiron signale comme centre de la zone anticyclone.

que ces hangars soient au croisement des antennes mondiales.

*
* *

Marseille — par ses ports ses gares, son aérodrome — la voilà devenue capitale du Voyage, centre où tout converge et rayonne, régulatrice du négoce et du tourisme. Ville énorme, au milieu de la sphère française, et toujours au seuil du mirage, il ne lui manque plus désormais ce grand air de métropole que vingt-six siècles n'ont pu lui donner et que dix lustres lui confèrent.

Gaston CASTEL .

*Architecte en Chef du Département*

# “ Les Cahiers du Sud ”

*Membres Fondateurs :*
MARCEL PAGNOL, GASTON MOUREN.

présentent dans les feuillets suivants

LE MAGAZINE DES CAHIERS DU SUD

*donnant une vue d'ensemble de l'activité intellectuelle, artistique, sportive, urbanistique, cinégraphique de Marseille et des principaux centres du bassin méditerranéen.*

SOMMAIRE

A MARSEILLE :

T. S. F. *La T. S. F. à bord des navires de commerce*, par Charles Isnard. — LA MUSIQUE. — *A l'Opéra : Création de Tristan et Iseult*, par Gaston Mouren ; *Concerts Classiques*, par Raoul Bataillard ; *Machines Parlantes*, par Jean Malan ; LA PEINTURE, par Jean Malan ; LE CINÉMA, par Jules Roque ; CONFÉRENCES ; ECHOS.

*A NICE*, par Charles Barzel.
*A ALGER*, par Gabriel Audisio.

## *TELEGRAPHIE SANS FIL*

### LA T. S. F.
### A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE

Depuis que la télégraphie sans fil est entrée au nombre des moyens utilisés pour signaler la détresse d'un bâtiment en mer, une législation spéciale en régit l'emploi à bord des navires de commerce. Sans remonter très loin dans le passé, nous devons rappeler que le 20 Janvier 1914 la plupart des puissances maritimes signèrent une Convention ayant pour objet la protection des navires en mer, et qu'antérieurement, le 5 Juillet 1912, il y avait eu la Convention Radiotélégraphique de Londres, qui abordait également le même sujet.

A la date du 6 Avril 1923, un décret sur la réglementation de la T.S.F. à bord des navires de commerce et de pêche fut rendu. Quelques mois après, le 7 Septembre 1923, M. Rio, Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, fournit à tous les quartiers maritimes un commentaire détaillé sur ce décret. Après avoir fait remarquer qu'une réglementation de l'espèce ne peut comporter qu'un minimum d'obligations imposables aux armateurs, il ajoutait qu'étant donné notre situation économique, nous devions user d'une grande circonspection quant aux innovations, pour que notre industrie des transports maritimes déjà éprouvée par des charges extrêmement onéreuses, ne se trouvât pas être inférieure à celle des nations concurrentes.

En effet, de telles considérations ne sont pas à négliger. D'autre part, la science radio-électrique évoluant rapidement, on ne peut établir, en la matière, une réglementation définitive.

Plus loin, M. Rio signalait également toute l'importance, pour la Marine Marchande, de l'équivalence des législations dans les ports étrangers. On entrevoit, en effet, les différends qui peuvent s'élever du fait de la diversité de législations n'ayant pas de points communs et se contrariant trop souvent. Cela s'est d'ailleurs produit plusieurs fois. Des navires français ont été empêchés de partir de divers ports anglais, américains et australiens, sous prétexte qu'ils n'étaient pas en règle avec les dispositions arrêtées par ces pays. Il s'agit là, évidemment, de ques-

tions de détail, puisqu'il existe la Convention Internationale de 1914, mais ces détails n'ont pas une importance moindre que l'ensemble de tout le sujet lui-même.

Quoi qu'il en soit, le décret du 6 Avril 1923 prévoyait deux catégories de stations de bord : les stations complètes, c'est-à-dire celles comportant des appareils émetteurs et récepteurs, et celles pourvues seulement d'un poste de réception.

La principale particularité de cette réglementation résidait dans le fait que des postes uniquement récepteurs pouvaient constituer tout le matériel radiotélégraphique de certains navires de commerce.

Trois ans après ce décret on s'aperçut que la distinction de la catégorie de bâtiments pourvus seulement d'un poste récepteur était toute théorique, sans presqu'aucune application pratique. Cette mesure n'avait pas eu d'autre résultat que de grossir les obligations déjà lourdes de l'Armement.

C'est pourquoi un nouveau décret en date du 11 Février 1926, supprimant ces stations de bord, fut rendu par M. de Monzie, Ministre des Travaux Publics, qui dans son rapport où il donnait les raisons des nouvelles mesures, soulignait particulièrement l'impossibilité de trouver le personnel voulu.

En vertu de ce décret tous les bâtiments français de commerce de seize cents tonneaux et au-dessus doivent posséder un poste complet ; tous ceux au-dessous de ce tonnage ne sont soumis à aucune obligation, à moins qu'ils aient à bord cinquante personnes (équipage compris), ou douze passagers.

Pour ce qui concerne le nombre d'opérateurs, cela dépend uniquement du service d'écoute qui doit être assuré à bord. A ce point de vue, les navires sont divisés en trois classes suivant que l'écoute est de 8, 16 ou 24 heures ; selon le cas, le service est assuré par un, deux ou trois opérateurs.

En résumé, cette dernière décision modifie quelques points du décret précédent dont elle corrige l'erreur et renforce utilement les mesures sages. En optant définitivement en faveur de la suppression des postes affectés seulement à l'écoute, elle se rallie à la réglementation de la plupart des marines étrangères.

Il est évidemment hors de doute que de telles précautions ne peuvent que donner les garanties de protection désirables.

L'accord vraiment international, qui est indispensable pour aboutir à des résultats efficaces, ne pourra se faire que lorsque la situation économique mondiale aura retrouvé son entier équilibre. Cependant, comme la Convention Internationale de 1914 ne répond plus guère aux nécessités de la sécurité en mer telle qu'elle apparaît aujourd'hui, après bien des tentatives pour la rendre réelle et surtout après les cruelles expériences de la guerre, qui dévoilèrent, sous leur vrai aspect, toutes les exigences d'un



## *Toujours "en beauté"*

**Votre miroir vient de vous le dire: «Aujourd'hui vous êtes en beauté». Vous voici heureuse, heureuse de vivre, heureuse d'être belle. Pourquoi n'en serait-il pas toujours ainsi ? Pourquoi demain votre charme serait-il diminué ?**

***Assurez-vous, sans cesse, ce teint qui vous fait plus jolie.***

**C'est tellement simple : employez une bonne poudre. Vous préférerez la POUDRE NYMPHEA - qui est fine, qui " tient ", qui n'abîme pas la peau - vous la préférerez parce qu'elle vous assurera définitivement un teint jeune, naturel et parce qu'elle est moins cher. Elle vous est présentée**

***en sachet, vendu 2 francs,***

**prix qui serait impossible si elle était présentée, comme tant d'autres, dans un luxueux mais inutile habillage. Demandez à votre parfumeur**

*La poudre*

# NYMPHÉA




*qui rend plus jolie*

*Exigez la nymphe dans l'ovale vert*

**Gros : Lorenzy-Palanca**

service de protection en matière maritime, elle va bientôt être l'objet d'une revision.

Cette revision, d'après certaines informations du BOARD OF TRADES de Londres, doit être le but de la Conférence Internationale préparée par le Premier Ministre anglais pour l'année 1928. Cette Conférence étudiera successivement tous les moyens mis en œuvre actuellement pour assurer la sécurité aux navires en mer, c'est-à-dire le compartimentage des coques, le matériel de sauvetage, la T.S.F., les extincteurs d'incendie. Pour la première fois, on abordera la question des icebergs à propos desquels il est nécessaire qu'une décision intervienne en vue d'établir une surveillance régulière, à certaines époques, pour prévenir les pires catastrophes.

On envisagera également l'établissement à bord des stations radiotélégraphiques d'un signal d'alarme automatique. Il est à souhaiter que cette Conférence parvienne à adopter une Convention répondant à ces divers besoins et qu'un grand nombre de nations y adhèrent, pour le plus grand bien de la sauvegarde des vies humaines en mer.

Charles ISNARD.

*N. D. L. R.* — Notre collaborateur M. Gaston Castel chargé de grands travaux et appelé à de fréquents déplacements par ses fonctions d'architecte en chef du Département, n'a pu remettre à temps pour le numéro de ce mois la suite de ses études si intéressantes d'*Urbanisme*. Il s'en excuse et nous nous en excusons avec lui auprès de ses lecteurs assidus qui auront le plaisir de trouver à cette place dans notre numéro de mai, son habituelle chronique ayant trait, cette fois à l'aménagement des routes et des voies cotières, en particulier de la Corniche, ainsi qu'il l'avait annoncé.

# A L'OPERA

## CREATION DE « TRISTAN ET YSEUT »

*Tristan et Yseut*, terminé dès 1859, fut créé au Théâtre Royal de Munich le 10 juin 1865. Paris ne l'accueillit qu'en 1900, sur la scène du Nouveau Théâtre. On vient de le découvrir à Marseille — et ce sera l'un des plus beaux titres de gloire de la direction actuelle et l'éternelle honte de toutes ses devancières — en l'an de grâce mil neuf cent vingt huit. Le grand drame de l'amour et de la mort, l'une des plus hautes conceptions du génie humain, aura donc mis trente cinq ans pour faire le voyage Munich-Paris et vingt huit ans pour couvrir Paris-Marseille. A l'époque de l'automobile et de l'avion, ces chiffres sont éloquents. Ils proclament la faillite d'une civilisation qui a constamment sacrifié les destinées de l'esprit aux triomphes de la matière.

« Tristan, dit M. Henry Lichtenberger, est le type achevé du drame wagnérien, sous sa forme la plus logique et la plus sévère, du drame qui élimine impitoyablement de l'action tout pittoresque vain, tout épisode superflu, pour nous retracer uniquement la vie intérieure des personnages... C'est... « une symphonie dramatique, impossible à jouer, et où l'action n'ajoute rien ». De fait, il y a un contraste dont il est impossible de ne pas être frappé entre la sobriété d'une intrigue si étonnamment pauvre en événements visibles et la violence presque frénétique des passions que décrit la musique. » Du vieux mythe éternel, venu du fond des âges, Wagner a écarté tout ce qui n'était pas l'essentiel ; il a dressé, en face du Destin qui les enchaîne et les écrase, les deux personnages symboliques qui jouent au cours des siècles le drame innombrable, magnifique et misérable, de la passion humaine. Jaillie spontanément de son âme, au lendemain de son impossible amour pour Mathilde Wesendonk, cette œuvre, prière fervente vers la purifiante douleur du renoncement, jette un son unique dans la grande symphonie wagnérienne. On ne peut l'écouter de sang-froid. « Volupté de l'enfer », dira Nietzsche, pour caractériser cet ébranlement douloureux, cette jouissance dans la souffrance dont nous ne pouvons nous défendre devant cette musique ardente, frénétique, qui emporte l'âme sans défense dans les tourbillons mêlés de l'amour et de la mort. « Nulle part peut-être, ajoute M. Lichtenberger, Wagner n'est plus humainement grand que dans ces pages frémissantes où palpite et saigne la blessure secrète qui l'atteignait en plein cœur ».

Certains auditeurs, dont je suis, déplorent que cette musique d'âmes soit soumise aux misérables contingences du drame. Quelle mise en scène, peut remplacer, autour de ces purs esprits, le décor de brume et d'infini qu'a tissé autour d'eux la légende ? Et eux-mêmes, ces éternels amants, que nous avons vêtus d'impérissable jeunesse, de surhumaine beauté, quels acteurs jeunes et beaux — ce qui n'est presque jamais le cas quand il s'agit d'opéra — pourraient nous en donner une idée suffisante ? Seul, le cinéma, avec ses ressources multiples, réaliserait peut-être l'image merveilleuse qu'une telle musique impose à l'imagina-

# PHOTOGRAPHIES (1)

*(Documents recueillis par Georgette Camille)*



Photo Bérénice Abott

(1) Voir les nos de Février, Mars 1928.

# PORTRAITS

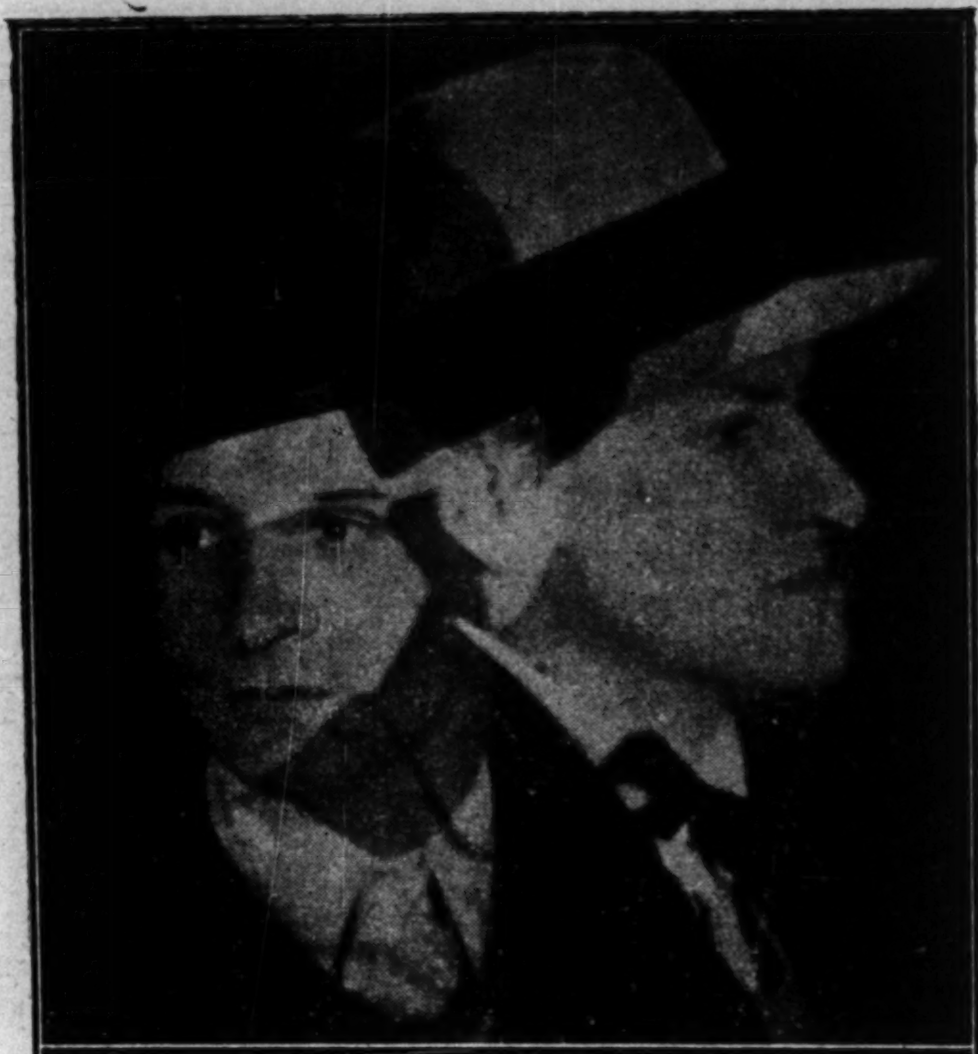
1880





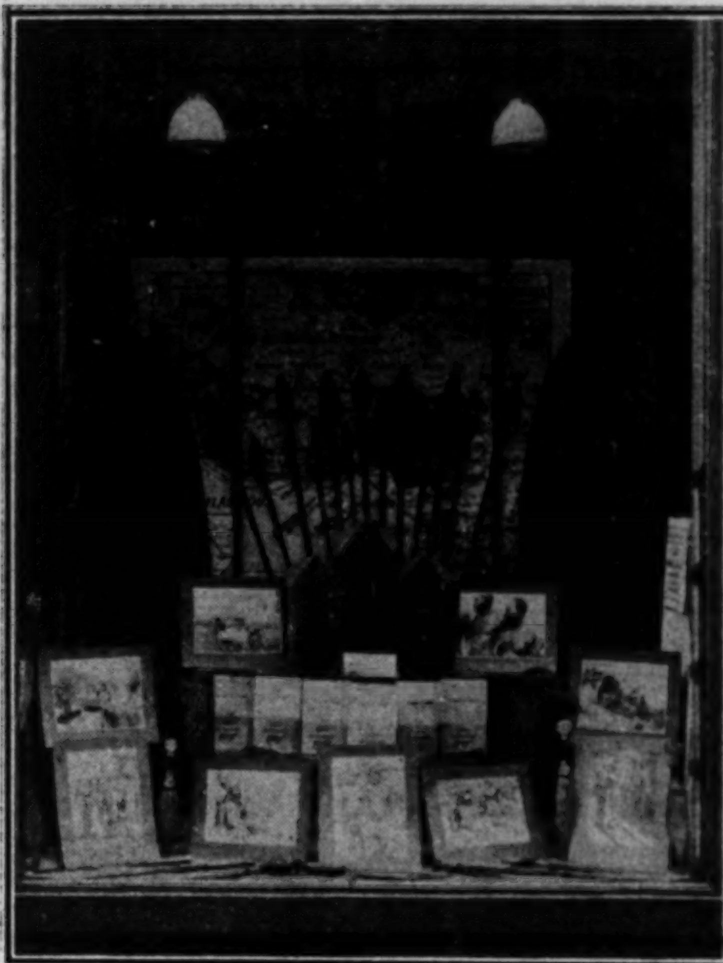
# PORTRAITS

1928





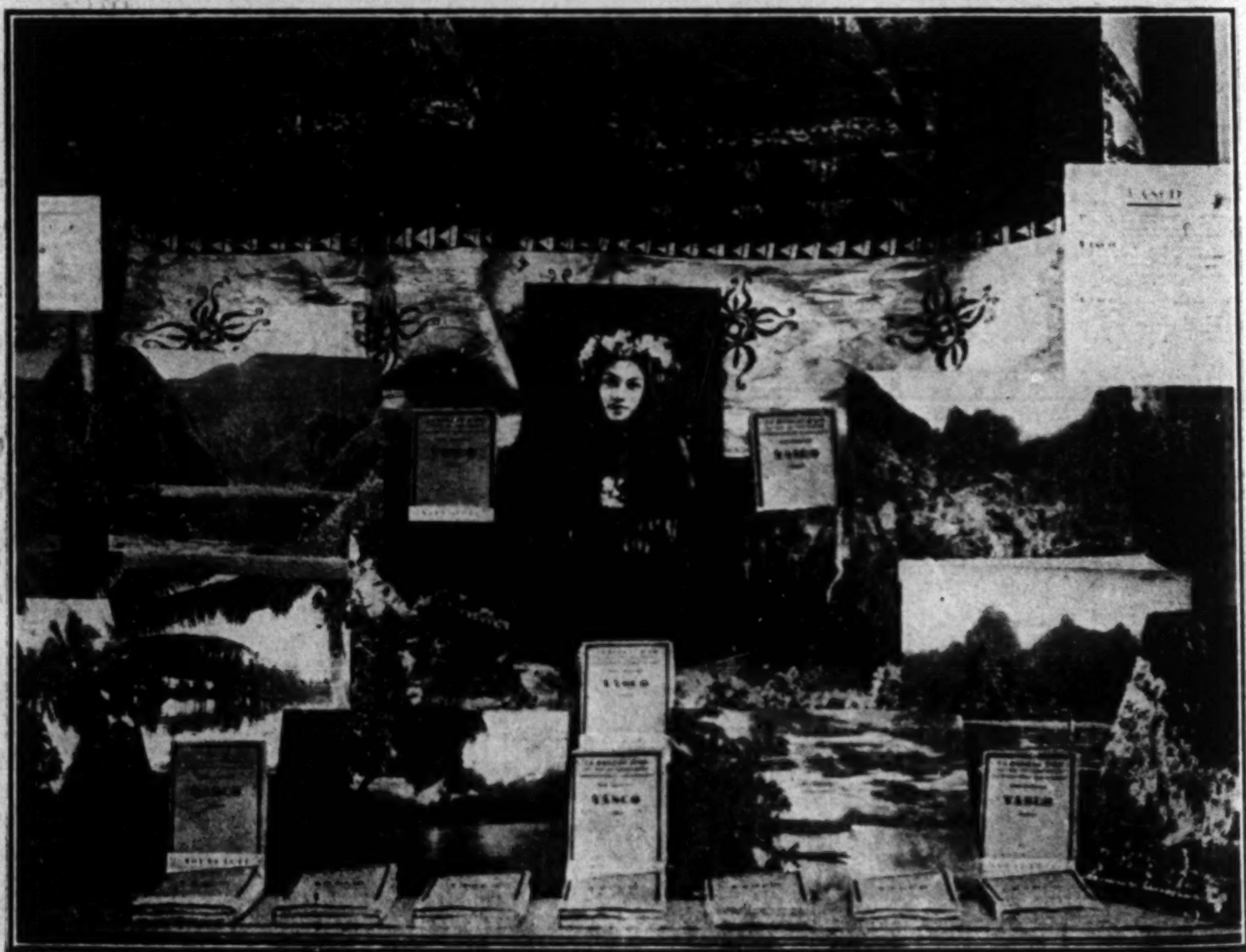
Photos Bérénice Abott.



Le Voyage au Congo



Disraëli — Adrienne Mesurat



Vasco

*Photo Paul.*

tion. Aussi bien serait-il inutile de souligner tout ce qui, dans la version qu'on vient de nous donner, put nous choquer au nous décevoir. L'étude d'une partition regardée longtemps comme inexécutable, hérissée de difficultés qui même aujourd'hui nous paraissent considérables, représente un effort très grand et dont il faut savoir gré aux interprètes. Toutefois, il faut bien avouer que la voix de M. Carrère se prête mal aux exigences du rôle de Tristan ; elle manque de souplesse, et c'est d'autant plus regrettable que cet artiste s'est appliqué à réaliser très consciencieusement son personnage. Déplorons également la diction défectueuse de tous les interprètes : l'intelligence de l'intrigue en a beaucoup souffert. Au théâtre, l'art du chant ne consiste pas seulement à émettre des sons, comme semble le croire la grande majorité des chanteurs. L'orchestre, sous la baguette de ce grand animateur qu'est M. Louis Fourestier, renouvela les prouesses de Pelleas. L'accueil enthousiaste qu'un public très nombreux a fait à cette initiative courageuse doit nous faire espérer qu'elle aura de brillants lendemains.

Et maintenant, nous attendons Les Maîtres Chanteurs et Boris Godounow.

G. MOUREN.

## CONCERTS CLASSIQUES

Nous avions demandé de la musique nouvelle selon une répartition judicieuse au cours de la saison. Nous avons été copieusement servis durant les trois derniers concerts. Enfin, ne nous plaignons pas que la mariée soit trop belle.

C'est d'abord le *Don Quichotte* de Strauss qu'il nous fut donné d'entendre, trente et un ans après son éclosion, puisqu'il date de 1897. Il faut retenir ce millésime afin de n'être point tenté de dire que certains moyens d'expression de cette œuvre n'apportent rien de nouveau. C'est antérieur à Strawinsky et cette constatation remet à leur place telles remarques qui ont été faites sur la technique de Richard Strauss.

On a reproché à ce *Don Quichotte* de manquer d'unité. L'unité de style est un dogme classique. Cependant, depuis la préface de Cromwell nous devrions savoir que le tragique et le bouffon peuvent trouver place dans la même pièce. Reste alors à savoir s'ils doivent être traités dans le même style. Le bon sens répond que non. Voilà pourquoi l'auteur eut raison d'écrire en style lyrique certaines notes, sentimentales ou pathétiques parties de son *Don Quichotte* et les parties comiques en un langage musical bouffon, qui appelait obligatoirement des procédés d'écriture adéquats et non semblables à ceux des parties lyriques. On a rappelé que dans son *Carnaval des animaux* Saint-Saëns s'était servi de procédés classiques. C'est pourquoi la *vis comica* en est complètement absente et pourquoi l'écriture loufoque et baroque de certain passagers de *Don Quichotte* lui est infiniment supérieure.

Le vingt et unième concert fut conduit par le Président de l'Association, M. Lacour. Toutes nos félicitations lui sont dues, d'autant plus qu'il avait à interpréter des œuvres ultra-modernes, comme la *Suite Polytonale et Danse Baroque* de Mme de Fontbelle. Il ne fallait pas s'attendre à ce que cette musique soit accueillie avec enthousiasme. Peut-être que quelques chuteurs ne se seraient aperçus de rien si l'auteur n'avait eu la coquetterie d'annoncer de quoi il s'agis-

sait. Mais, pour le moment, la seule étiquette polytonale suffit pour que la marchandise soit rejetée avec dégoût. Il y a pourtant des effets savants et curieux dans cette œuvre. Dans vingt ou trente ans nos successeurs digèreront du polytonal sans faire la grimace. Le temps est un grand maître. M. Lacour eut le mérite d'exposer parfaitement les difficultés de l'ouvrage de M^me^ de Fontbelle.

Le même concert nous valut le plaisir d'entendre le très grand pianiste Audoli. Un mécanisme qui se joue des difficultés, une sûreté absolue d'exécution, une compréhension complète de l'esprit de chaque œuvre, une âme expressive et vivante, telles sont les qualités de notre éminent concitoyen. Et au surplus, ce qui est rare, ni la jalousie ni l'égoïsme ne l'empêchent d'aider les nouveaux venus. Il se fit un plaisir de jouer une œuvre d'un autre de nos concitoyens, un *Paysage Cyrnéen* du jeune prix de Rome, plein de valeur, H. Tomasi. Un bon conseil à celui-ci : loin de s'inspirer de ses prédécesseurs et de ses maîtres, aussi grands soient-ils, qu'il les ait en profonde horreur, qu'il les dénigre jusqu'à l'injustice et qu'il regrette leur style et leurs procédés comme du poison. Pour aussi féroce qu'il soit, il n'est que ce moyen de n'être pas un simple pasticheur. Mais que voilà une voie difficile à suivre, pour un prix de Rome !

Parmi les nouveautés, une mention particulièrement bienveillante en faveur de *La Conscience* de H. Servoz et un accessit à *Naïades au Soir* de Samazeuilh.

Quel regret d'être obligé de dire beaucoup en peu de lignes ! J'aurais voulu saluer plus longuement, bien que je l'aie fait déjà, les mérites de M. Louis Fourestier, chef d'orchestre. Quant à M. Fourestier compositeur, il ne s'est pas suffisamment inspiré de cette dure nécessité d'injustice envers tout ce qui n'est pas lui, qui s'impose à l'artiste s'il veut être un créateur. Une pieuse admiration pour les Maîtres, une dilection respectueuse pour les professeurs du Conservatoire, l'atmosphère distinguée de la Villa Médicis se retrouvent dans *Polynice*, œuvre délicatement et savamment écrite, émouvante même dans sa partie finale. Mais, tradition ou révolte, il n'est que ce choix. Debussy et Florent Schmitt ont choisi.

Il y aurait eu intérêt aussi à diviser ce poème symphonique qui paraît long faute de repos. Ensuite il est inutile d'inonder l'auditeur avec tous les détails complets du sujet qui inspira l'auteur. Etéocle et Polynice, Achille et Hector, ou lutte d'autres héros, lorsque les sentiments et les faits à exprimer sont identiques, nul besoin de les individualiser. Un titre pour situer l'action et trois sous-titres pour souligner les trois phrases essentielles de l'œuvre eussent suffi.

Selon la coutume et la logique j'exposerai dans le prochain numéro quelques vues d'ensemble sur la saison qui vient de finir.

Raoul BATAILLARD.




# ENREGISTREMENTS ÉLECTRIQUES

**de CHANTS ANGLAIS**

*(Demandez à nos revendeurs la notice spéciale: LE CHANT ANGLAIS, texte de* Pierre Mac Orlan*)*

**Norah Blaney - Ethel Waters - Sophie Tucker - Vaughn de Leath**
**Ed. Smalle-Bob et Muriel**
**Trix Sisters - Singing Sophomores - Layton et Johnstone, etc.**

## MACHINES PARLANTES

### *DISQUES DE MUSIQUE MINEURE.*

DISQUES COLUMBIA : Layton et Johnstone (Le chant anglais).

DISQUES ODÉON : La Argentina (Castagnettes solo avec accompagnement d'orchestre).

DISQUES GRAMOPHONE : Supplément de musique moderne française. (Auric-Milhaud).

Sur les rives du Missouri fleurit la plus extraordinaire petite fleur bleue qui émeuve encore les hommes de langue anglaise. Vers les feux de Harlem, que nous présenta Van Vechten, la mélancolie syncopée de l'âme des faibles s'étire en liaisons tendres. L'atmosphère est propice à l'amour et à ses chagrins... Layton et Johnstone se sont faits les interprètes de cet état climatique. Au milieu du dynamisme le plus décevant ils ont placé le sourire de leurs dents saines et de leurs lèvres qui disent : « C'est comme ça, ce n'est pas de notre faute, on a trop longtemps battu nos parents dans les plantations, ils se sont accoutumés aux coups et la résignation. Nos parents aimaient aussi beaucoup à faire l'amour, c'est ce qui explique que nous soyons actuellement quelque douze millions d'homme de couleur in U. S. A. qui chantions encore les petites chansons sentimentales et les spirituals. Et Layton et Johnstone de se mettre à chanter au rythme d'un beau piano percutant. *Charmaine*, 4533, *Blue Skies*, 4306, *Because I love you* 4304. *The girl friend* 4565, etc., etc.

Toute l'amabilité native des hommes de couleur sollicite notre sympathie avec leurs chansons.

*
* *

Les deux disques de castagnettes accompagnées par l'orchestre de danse de Mme Argentina. Nos 166.075 et 76, *Danza* de Granados et *Tango andalous* de Albeniz interprétés par la célèbre danseuse sont parmi les meilleurs enregistrements de musique pittoresque qui aient été édités. La Argentina excelle à traduire les nuances des œuvres. Ses castagnettes battent comme des ailes, des ailes qui emportent nos rêveries à travers tous les paysages de la spontanéité et de la passion. C'est un long roucoulement de femelle énamourée, coupé ça et là par des rires, des cris, des apostrophes passionnées comme des jurons... Du sang, de la volupté et de la mort revu par « Aux Fontaines du désir ». Hâtez-vous d'achetez ces deux disques qui vont faire prime.

*
* *

M. Pierre Coppola présente dans son supplément de musique moderne française des œuvres de Paul Dukas, Honegger, Ravel, Schmitt, Migot, Caplet, Auric et Milhaud. Bien que j'aie déjà parlé par ailleurs de ces remarquables enregistrements, j'ai plaisir à revenir sur l'*Adieu New-York* de Georges Auric et le *Nothing doing* de Darius Milhaud 5339, qui sont par excellence des œuvres mineures. Badinage musical construit sur un rythme de fox ; l'*Adieu New-York* groupe les thèmes épurés de tous les fox à succès depuis le « Pélican » jusqu'à « Chinese moon », dans une partie de colin maillard où la clarinette « s'y colle » tout de même un peu trop souvent. Le pré des dissonnances où se déroule cette aimable partie, est comme il convient émaillé de mille et mille fleurs entretenues et parfumées par Jean Cocteau, tandis que pour corser cette atmosphère bien française, la colonnade trianon du temple de l'amour et des trente-deux mesures apparaît entre des échappées de feuillage. *Nothing doing*, le tango des Fratellini est un excellent numéro pour clowns intellectuels. es figures du « corte » et du « pas carré » sont soulignées avec un humour de très bon aloi. L'écriture de *Nothing doing*, quoique moins cherchée que celle de *Adieu New-York*, laisse transparaître une astuce et une finesse natives qui me plaisent infiniment.

Jean MALAN.

## *La Peinture.*

La belle exposition d'aquarelles modernes que Jouvène nous présenta fin février nous permettait d'espérer que les marchands marseillais allaient se décider à favoriser l'éducation d'un public auquel on dénie, bien cavalièrement à mon sens toute possibilité de culture picturale (1). Il n'en est malheureusement rien encore et ce ne sont pas les explications actuelles : Artistes Corses, Mary Piriou, Jeunes Peintres, Marcel Poggioli, qui nous distrairont de notre marasme.

Ce n'est pas que je ne veuille reconnaître les qualités des peintres qui nous ont été présentés durant ce mois, Lycia Tutin du « Groupe Corse » nous a donné une « Jeune mère corse » très agréable. Mary Piriou et Poggioli peuvent plaire par un certain côté décoratif, mais leurs œuvres ne sortent pas du cadre de la production provinciale.



J'ai plaisir à revenir sur les aquarelles qui étaient exposées chez Jouvène le mois précédent. De Maurice Asselin j'aime surtout le « Vapeur dans la rivière Brigneau ». En quelques touches, toute la délicatesse de lumière des paysages bas-bretons est suggérée par un conteur habile qui sait excellemment ménager ses effets. Paul Signac et Vivès Apy, plus précis, plus spécifiquement peintres ont moins d'abandon devant leurs motifs. Ils se jouent le premier des tonalités et

(1) Il m'est agréable de signaler, toutefois, dans cet ordre d'idée les efforts constants de Louis Garibaldi. Les toiles qu'il expose dans sa galerie sont toujours choisies avec goût et sans désir apparent de vente immédiate.